




3 1761 11650606 4





Digitized by the Internet Archive  
in 2023 with funding from  
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116506064>



















HOUSE OF COMMONS

Issue No. 50

Tuesday, April 22, 1986

Chairman: J. Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 50

Le mardi 22 avril 1986

Président: J. Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transport

## Transports

RESPECTING:

Main Estimates 1986-87: Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40 and 45 under TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget des dépenses principal 1986-1987: crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40 et 45 sous la rubrique TRANSPORTS

APPEARING:

The Honourable Donald F. Mazankowski,  
Minister of Transport

COMPARAÎT:

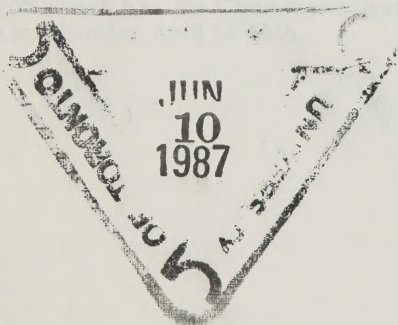
L'honorable Donald F. Mazankowski,  
Ministre des Transports

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the  
Thirty-third Parliament, 1984-85-86

Première session de la  
trente-troisième législature, 1984-1985-1986



## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* J. Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Darryl L. Gray

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* J. Patrick Nowlan

*Vice-président:* Darryl L. Gray

### MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus  
Les Benjamin  
Terry Clifford  
Dennis H. Cochrane  
Vincent Dantzer

Joe Reid  
Fernand Robichaud  
Gordon Taylor  
Brian Tobin—(11)

(Quorum 6)

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, APRIL 22, 1986  
(70)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 7:40 o'clock p.m. this day, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Les Benjamin, Terry Clifford, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Joe Reid and Gordon Taylor.

*Acting Member present:* Alfonso Gagliano.

*Other Members present:* Bill Blaikie and Mike Forrestall.

*In attendance: From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer.

*Appearing:* The Honourable Don Mazankowski, Minister of Transport.

*Witnesses: From Transport Canada:* R. Withers, Deputy Minister of Transport; V. Barbeau, Assistant Deputy Minister—Surface; N. van Duyvendyk, Assistant Deputy Minister—Finance.

The Order of Reference dated Thursday, February 27, 1986 being read as follows:

**ORDERED**,—That Transport Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, 45 50, 55, 60, 65 and 70 for the fiscal year ending March 31, 1987, be referred to the Standing Committee on Transport.

The Chairman called votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40 and 45 under the Department of Transport.

The Minister read an opening statement and with the witnesses answered questions.

At 10:05 o'clock p.m. the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m. Thursday, April 24, 1986.

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

## PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 22 AVRIL 1986  
(70)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 19 h 40, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

*Membres du Comité présents:* Les Benjamin, Terry Clifford, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Joe Reid, Gordon Taylor.

*Membre suppléant présent:* Alfonso Gagliano.

*Autres députés présents:* Bill Blaikie, Mike Forrestall.

*Aussi présent: De la Bibliothèque du parlement:* John Christopher, attaché de recherche.

*Comparait:* L'honorable Don Mazankowski, ministre des Transports.

*Témoins: De Transports Canada:* R. Withers, sous-ministre des Transports; V. Barbeau, sous-ministre adjoint, Transports de surface; N. van Duyvendyk, sous-ministre adjoint, Finances.

Lecture de l'ordre de renvoi du jeudi 27 février 1986 est donnée en ces termes:

**IL EST ORDONNÉ**,—Que les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, 45 50, 55, 60, 65 et 70 inscrits sous la rubrique Transports pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 1987 soient déferés au Comité permanent des transports.

Le président met en délibération les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40 et 45 inscrits sous la rubrique ministère des Transports.

Le Ministre lit une déclaration préliminaire puis lui-même et les témoins répondent aux questions.

À 20 h 05, le Comité s'ajourne jusqu'au jeudi 24 avril 1986, à 9 h 30.



## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Tuesday, April 22, 1986

• 1937

**The Chairman:** Colleagues, I see a quorum. I would like to welcome the Minister to the committee. Today we are considering the estimates. I will now call vote 1.

## TRANSPORT

Department

Vote 1—Operating Expenditures .....\$678,830,000

**The Chairman:** Mr. Minister, I believe you have a statement. I gather you have collected your breath outside, because there are a lot of activities going on here tonight. I know some members, who are presently attending some activities, will be coming to the committee later. I am glad that we are punctual.

Perhaps, Mr. Minister, you would like to introduce those who are with you this evening. After you have read your statement, we will have the questioning.

I want to tell colleagues that in the new era of committees—not this committee hearing—I think we need an in camera meeting as to how we are going to conduct meetings when we have interesting witnesses, like the Minister. But we will save that for another day.

We are going to have the traditional approach of rotation tonight, and we are very interested you are here, Mr. Minister. Thank you very much for fitting us into your busy schedule as you head down the Expo '86 trail.

**Hon. D. Mazankowski (Minister of Transport):** Thank you very much, Mr. Chairman, and once again it is a pleasure to be before you. I do have a statement. I can either read it or table it, whatever you wish, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I think for the benefit of members, who are also collecting their breath, perhaps you could read the statement. We just received it a few minutes ago.

**Mr. Mazankowski:** Thank you very much. With me is the Deputy Minister of Transport, Ramsay Withers. We hope that we can handle your questions tonight. If we cannot handle them, we will get to the answers at a later date.

Our government believes that transportation is a major component of economic development. Commerce is the engine that drives the economy and the transportation system must be capable of serving that commercial activity.

Canada's ability to grow and achieve economic progress into the 21st Century will depend, in large measure, on a productive and reliable transportation system.

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mardi 22 avril 1986

**Le président:** Le quorum est réuni et la séance est donc ouverte. Je voudrais souhaiter la bienvenue au Ministre. Nous examinons aujourd'hui le budget des dépenses et je mets en délibération le crédit 1.

## TRANSPORTS

Ministère

Crédit 1—Dépenses de fonctionnement .....\$678,830,000

**Le président:** Monsieur le Ministre, je crois que vous avez l'intention de faire une déclaration. Vous avez sans doute repris votre souffle dehors, car les activités ne manquent pas ici ce soir. Je sais que certains députés, qui sont retenus ailleurs en ce moment, viendront se joindre aux autres un peu plus tard. C'est avec plaisir que je constate que nous sommes à l'heure.

Monsieur le Ministre, je vous prierais de bien vouloir présenter ceux qui vous accompagnent ce soir. Nous passerons aux questions immédiatement après votre exposé.

Je voudrais informer nos collègues que, lorsque la nouvelle structure des comités sera en place, et je ne parle pas de cette séance-ci, nous devrons tenir une réunion à huis clos en vue de décider comment mener nos réunions lorsque des témoins intéressants, comme le Ministre, comparaissent devant le comité. Mais nous en reparlerons un autre jour.

Nous procéderons par roulement comme d'habitude et nous apprécions vivement votre présence, monsieur le Ministre. Je vous remercie d'avoir trouvé un trou dans votre emploi du temps avant de partir à Vancouver pour l'Exposition universelle de 1986.

**L'honorable D. Mazankowski (ministre des Transports):** Je vous remercie infiniment, monsieur le président, et, une fois de plus, c'est avec plaisir que je compare devant vous. J'ai effectivement une déclaration à faire. Je puis soit la lire soit la déposer, selon vos désirs, monsieur le président.

**Le président:** Je crois qu'il serait préférable, les députés essayant eux aussi de reprendre leur souffle, que vous la lisiez. Nous ne l'avons reçue qu'il y a quelques minutes.

**M. Mazankowski:** Je vous remercie. Je suis accompagné de M. Ramsay Withers, sous-ministre des Transports. Nous espérons pouvoir répondre à toutes vos questions ce soir et, si nous sommes dans l'impossibilité de le faire, nous vous ferons parvenir les réponses ultérieurement.

Notre gouvernement croit que les transports constituent un des principaux éléments du développement économique. Le commerce est le nerf de l'économie et le système de transport doit être à même de desservir cette activité commerciale.

Le Canada, pour être en mesure d'entamer le XXI<sup>e</sup> siècle sur une base de prospérité économique, devra pouvoir compter

## [Texte]

With our widely dispersed population and our distance to markets, we need an efficient, low-cost transportation system to maintain our international competitiveness.

We are an exporting nation. We must export to survive. And in our case, transportation costs absorb a larger percentage of the price of the products we export than our competitors.

For example, the total transportation costs for Canadian coal and sulphur can reach 50% of the export price. The cost of getting lumber and timber just to the border is around 10%.

Therefore, we must adopt new technologies and new innovations to provide a more efficient, productive transportation system that will reduce the unit costs. In other words, we must use the best combination of modes to achieve the best price.

So transportation is vital to our exports and key to industrial development. Our objective is to encourage the continued growth and development of a safe, efficient and reliable transportation system that serves all Canadians.

• 1940

To emphasize that safety is a major priority, a comprehensive series of initiatives is being undertaken prior to the implementation of regulatory reform. Passage of the Aeronautics Act this past summer means my officials now have more power to enforce aviation safety regulations. To strengthen our enforcement capabilities further, over 100 new inspection and other safety personnel are being added to the present 800 inspectors to allow for more frequent on-site safety investigations, audits, and follow-up.

New technology is being introduced to modernize our air traffic control radar and aircraft landing control systems, at a cost of more than \$800 million over the next five years. This will provide more precise information on air traffic and hazardous weather conditions.

In marine, amendments to the Canada Shipping Act have been introduced which will improve crew training standards and vessel navigation and traffic services, and better align Canada with current international maritime safety conventions.

In the rail mode, we are working with the CTC on the proposed Railway Safety Act and on proposals for additional funding to reduce level crossing accidents.

## [Traduction]

dans une grande mesure sur un système de transport productif et fiable.

Notre population est largement dispersée et nous sommes éloignés des marchés; aussi avons-nous besoin d'un système de transport efficace et peu coûteux, faute de quoi nous ne pouvons continuer à soutenir la concurrence sur les marchés internationaux.

Nous sommes un pays exportateur. Notre survie dépend de l'exportation. Or les coûts de transport représentent un plus gros pourcentage du prix des produits que nous exportons que ceux de nos concurrents.

Par exemple, les coûts de transport globaux du charbon et du soufre canadiens peuvent atteindre 50 p. 100 du prix d'exportation. Les coûts de transport du bois de charpente et du bois d'œuvre jusqu'à la frontière seulement représentent environ 10 p. 100 du prix d'exportation.

En conséquence, nous devons adopter de nouvelles techniques et de nouvelles méthodes pour obtenir un système de transport plus efficace et plus productif qui fera chuter les coûts à l'unité. Nous devons combiner les modes de transport de la façon la plus judicieuse possible pour parvenir au meilleur prix.

Le transport est donc indispensable à nos exportations et constitue un élément clé du développement industriel. Notre objectif est de promouvoir la croissance et le développement soutenus d'un système de transport sûr, efficace et fiable qui réponde aux besoins de tous les Canadiens.

Pour souligner que la sécurité est primordiale, une vaste série d'initiatives précède la réforme réglementaire. L'adoption de la Loi sur l'aéronautique, l'été dernier, a conféré à mes fonctionnaires davantage de pouvoirs pour appliquer la réglementation sur la sécurité aérienne. Plus de 100 nouveaux inspecteurs et autres employés de sécurité sont venus s'ajouter aux 800 inspecteurs des services d'application des règlements pour pouvoir augmenter le nombre d'enquêtes à pied d'œuvre, de vérifications et de suivis sur la sécurité.

Nous modernisons nos systèmes de contrôle d'atterrissage des aéronefs et de contrôle de la circulation aérienne au radar à un coût de plus de 800 millions de dollars au cours des cinq prochaines années. Nous obtiendrons ainsi des renseignements plus précis sur le trafic aérien et les conditions météorologiques dangereuses.

Dans le secteur de la marine, des modifications à la Loi sur la marine marchande du Canada ont été déposées. Elles amélioreront les normes de formation des équipages et les services de trafic et de navigation maritime, et aligneront le Canada sur les conventions internationales de sécurité maritime en vigueur.

Dans le mode ferroviaire, nous collaborons avec la CCT à un projet de loi sur la sécurité ferroviaire et à des propositions en vue d'obtenir davantage de fonds pour réduire les accidents aux passages à niveau.



## [Text]

Proposals to combine all accident investigation activities for all modes under a single multi-modal accident investigation agency, independent of the department, are being developed as well.

Given the escalation in international terrorism, I am committed to maintaining the safety and security of our air and airport system. I have recently announced further improvements in our airport system, and additional measures are being made to our existing systems in consultation with the RCMP and security experts. Our objective is to ensure that maximum security is provided for passengers, freight, and equipment.

Consistent with the November 1984 economic statement and the commitment to reduce expenditures, a determined effort has been made by the department to reduce duplication and administrative overhead. I have taken care to see that economies are achieved in overhead, such as financial, policy co-ordination, and personnel functions, and not in services to the public. My objective is also to meet the streamlining goals without lay-offs through normal attrition, by retraining, and by transferring employees to other departments and agencies. Our approach, which is known as the "Employment Continuity Program", has been carefully worked out and welcomed by our employees and their bargaining agents.

Public consultations on *Freedom to Move* and the report in December 1985 of this House committee have shown widespread support for the concepts and policies that it described. These consultations revealed some areas where modifications or refinements may be desirable. For example, some northern and remote communities may require some special protection against the loss of their essential air services, and I can assure hon. members of this committee that their concerns will be heeded. As Minister of Transport, I view transportation as a vital tool in stimulating regional economic development, and it will so be reflected when the new bill is presented.

*Freedom to Move* as well suggested repeal of section 276 of the Railway Act. But there now appears to be a consensus that a modified section should be developed to address predatory pricing. These and a number of other appropriate changes are being considered in the drafting of the proposed legislation, which will be introduced in the House before the summer recess.

Passage of a new National Transportation Act and implementation of these extensive economic regulatory reforms will restructure the federal transportation framework. A new regulatory agency will provide a more effective dispute-resolution mechanism while maintaining the streamlined regulatory functions.

The recent tabling in Parliament of the bill to create a National Rail Passenger Transportation Act is a major component of the government's strategy to revitalize rail passenger service in this country. The new act will provide VIA Rail with a clear legislative mandate and introduce a simplified costing regime and more effective compensation arrangements for VIA's relationship with CN and CP. The proposed act will establish a national network of rail passenger

## [Translation]

Des propositions en vue de regrouper toutes les activités d'enquête sur les accidents de tous les modes en un seul organisme multimodal, indépendant du Ministère, sont en voie d'élaboration.

Vue l'escalade du terrorisme international, je suis fermement décidé à maintenir la sécurité et la sûreté de notre système d'aéroports et de transport aérien. J'ai récemment annoncé d'autres améliorations à nos systèmes aéroportuaires et des précautions supplémentaires sont prises, en consultation avec la GRC et des experts en sécurité. Nous visons à fournir la sécurité maximale aux passagers, aux marchandises et aux équipements.

En conformité avec la déclaration économique de novembre 1984 et l'engagement pris de réduire les dépenses, le Ministère a consenti de sérieux efforts pour réduire le double emploi et les frais généraux administratifs. J'ai veillé à ce que les économies soient réalisées dans des services comme la gestion du personnel, la coordination, la politique et les finances et non dans les services publics. Je cherche également à atteindre ces objectifs sans faire de mises à pied, en m'en remettant à l'attrition normale et en recyclant les employés ou en les mutant à d'autres ministères et organismes. Notre façon de faire, qui s'appelle le Programme de maintien de l'emploi, a été soigneusement pensée et a été bien accueillie par nos employés et leurs agents de négociation.

Les consultations publiques sur *Aller sans entraves* et le rapport présenté en décembre 1985 à votre Comité témoigne du vaste appui que se sont gagnées les notions et les politiques décrites. Ces consultations ont permis de cerner des secteurs où des modifications sont peut-être souhaitables. Par exemple, certaines localités éloignées et du Nord devront peut-être être protégées contre la perte de leurs services aériens essentiels. Leurs préoccupations seront entendues. En ma qualité de ministre des Transports, je perçois le transport comme un outil essentiel pour aiguiller le développement économique régional, et le nouveau projet de loi qui sera présenté en témoignera.

*Aller sans entraves* proposait l'abrogation de l'article 276 de la Loi sur les chemins de fer, mais il semble y avoir maintenant consensus au sujet d'un article modifié pour traiter de la pratique de prix déloyale. Ces modifications et un certain nombre d'autres changements indiqués sont envisagés pour la rédaction de la législation qui sera déposée en Chambre avant l'intersession d'été.

L'adoption d'une nouvelle Loi nationale sur les transports et la réforme en profondeur de la réglementation économique donneront une nouvelle allure à la structure fédérale des transports. Un nouvel organisme de réglementation fournira un mécanisme de règlement des conflits plus efficace tout en assumant les fonctions de réglementation assouplies.

Le dépôt, en Chambre tout dernièrement, du projet de loi sur le transport ferroviaire voyageur est l'un des principaux éléments de la stratégie gouvernementale en vue de revitaliser le service ferroviaire voyageur. La nouvelle loi donnera à VIA Rail un mandat précis et simplifiera le calcul des frais et les arrangements d'indemnisation entre VIA, le CN et le CP. La loi établira un réseau national avec quatre types de services voyageurs: transcontinentaux, régionaux, du corridor et



[Texte]

services, categorized as Transcontinental, Regional, Corridor, and Remote. Except for Remote, each service will have clear targets for the proportion of specific costs which must be met by ticket revenues. As well, I am conscious that appropriate fees which acknowledge both public and private benefits should be established for government-provided services, and that transportation services are no exception. Cost recovery is also a means for ensuring there is a discipline to prevent abuse of services provided by government. I am developing a cost recovery policy that will be fair and equitable to all modes and all users.

• 1945

In conclusion, may I say that making allowances for inflation, our programs in 1985-86 required nearly \$300 million fewer dollars and 496 fewer person-years in the levels Treasury Board forecast and approved in January, 1984. This is a significant achievement made possible by the co-operation and dedication of all members of Transport Canada.

The themes I set in 1985 remain constant for 1986. Continued emphasis will be on safety and security. The commitment to deficit reduction is firm, and we have made good progress in that area. Economic regulatory reform initiatives are well under way, and the new safety and security initiatives are being realized.

That, Mr. Chairman, concludes my remarks.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Minister.

I am going to throw it open to questions. I am going to call Mr. Benjamin, and then Mr. Gagliano; Mr. Benjamin because he is a regular member of the committee; and Mr. Gagliano is filling in for Mr. Robichaud, as I understand. And then I will call upon government members, if they care, in rotation, as we usually do. We are going to have an in-house training session, because we have to get off this format. I have some ideas about it.

Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** What format are you talking about?

**The Chairman:** This rotation system of 12 minutes here and 12 minutes there and not really elucidating what we need to elucidate.

**Mr. Benjamin:** Well, I will tell you, I will take the whole evening. The other boys can go home if they like.

**The Chairman:** You have 12 minutes. You are on.

**Mr. Benjamin:** What is with this 12-minute stuff?

**The Chairman:** You have started your 12 minutes and you have already eaten up 30 seconds.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I want to welcome the Minister on his annual event.

Listening to his opening statement, I want to suggest to him there may be some over-simplification in terms of the cost of

[Traduction]

éloignés. À l'exception des services éloignés, des objectifs précis seront fixés sur la proportion des coûts précis qui doivent être couverts par les recettes des ventes de billets. Je suis également conscient que des droits qui tiennent compte des avantages publics et privés devraient être établis pour les services fournis par le gouvernement et que les services de transports n'y échappent pas. Le recouvrement des coûts est également le moyen de veiller à ce qu'il n'y ait pas d'abus de ces services. Je travaille à une politique de recouvrement des coûts qui sera juste et équitable pour tous les modes et tous les usagers.

En guise de conclusion, j'aimerais préciser, compte tenu de l'inflation, que nos programmes en 1985-1986 ont nécessité près de 300 millions de dollars et 496 années-personnes de moins que les niveaux prévus et approuvés par le Conseil du Trésor en janvier 1984. La réalisation est de taille et elle a été rendue possible grâce à la collaboration et au dévouement de tous les membres de Transports Canada.

Les thèmes que j'ai lancés en 1985 valent pour 1986. Nous continuerons d'insister sur la sécurité et la sûreté. Notre volonté de réduire le déficit est ferme et nos progrès sont importants. Les initiatives de la réforme de la réglementation ont bien démarré et de nouvelles initiatives sur la sûreté et la sécurité sont en cours.

Monsieur le président, voilà qui met fin à mon exposé.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur le ministre.

Nous allons maintenant passer aux questions. C'est M. Benjamin qui commencera, en sa qualité de membre à part entière du Comité, et il sera suivi de M. Gagliano qui remplace M. Robichaud, si je ne m'abuse. Nous passerons ensuite aux députés de la majorité qui poseront leurs questions chacun leur tour, s'ils en ont. Nous devons organiser une séance de formation interne, car cette manière de procéder n'est pas bonne. J'ai quelques idées à vous proposer.

Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** A quelle manière de procéder faites-vous allusion?

**Le président:** Ce sont ces 12 minutes qui sont accordées à chaque parti, car cela ne résout rien.

**M. Benjamin:** Eh bien, si vous voulez, je peux parler toute la soirée. Les autres peuvent rentrer chez eux s'ils le désirent.

**Le président:** Vous avez 12 minutes et c'est votre tour.

**M. Benjamin:** Qu'est-ce que c'est que cette histoire de 12 minutes?

**Le président:** Vous avez entamé vos 12 minutes et il ne vous reste plus que 11 minutes 30.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je voudrais souhaiter la bienvenue au ministre pour cet exercice annuel.

Monsieur le ministre, j'ai écouté vos propos d'ouverture et permettez-moi de vous dire que vous simplifiez peut-être un

*[Text]*

transportation in Canada: coal, lumber, sulphur, or anything else. In light of the geographic and climatic reality, and the distance of our markets, is it not true our transportation costs in all modes are going to be higher than the United States or many other countries with dense populations and short distances? It is just part of the scene in Canada. There is no way you are going to solve that with so-called new technologies and new innovations. Unless you implement some of my recommendations to electrify 10,000 miles of mainline track and a few things like that, you are not going to reduce costs.

Do you not agree we are always going to have higher transportation costs in all modes in any event because of the geographic situation we are in and the size of our population and the distance from markets? We have no other way around that.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I think we all recognize that, but that clearly is the challenge of any Minister of Transport. Because we are so reliant upon exports, and because we export such large quantities of bulk commodities, and we move these commodities such long distances, it is important for us to have the most efficient and effective transportation system we possibly can organize. To do that, you have to employ the latest technology; you have to employ the highest level of utilization; and you have to use the best available modes, and there are certain modes that are more efficient under certain applications than others. We are in an inter-modal climate, and we must try to provide a framework that would facilitate the utilization of the best available modes to get that product to market. Anything we can do to reduce our transportation costs puts our producers in that much more of a competitive position. It is a challenge, and it is a continuing challenge.

Electrification certainly would produce a capital investment which would not perhaps give us an adequate return on that investment. You have to have fairly significant volumes in order to make that worthwhile.

• 1950

But, Mr. Benjamin, I think we would certainly recognize today that the kind of rail transportation system we have today is certainly much better than it was 25 years ago, and we as a government have to try to provide the framework that will allow that to happen.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I will return to some other items in the Minister's statement on the second round.

I would like to go to questions I raised with the Minister on May 28, 1985. I asked the Minister then about the \$46.8 million that Canadian National is overpaid in the area of what the Auditor General called double payments. The Minister replied:

*[Translation]*

peu trop le calcul des coûts de transport au Canada, qu'il s'agisse du charbon, du bois, du soufre, ou de toute autre marchandise. Compte tenu de notre situation géographique et de l'éparpillement de nos marchés, ne pensez-vous pas que nos frais de transport, quel que soit le mode utilisé, seront automatiquement plus élevés que ceux des États-Unis ou de tout autre pays qui a une population dense et où les distances sont courtes? La technologie de pointe et toute autre innovation ne réussiront pas à contourner ce problème. Vous ne réussirez jamais à réduire ces coûts tant que vous ne procéderez pas à l'électrification de 10,000 milles de lignes de chemin de fer et que vous ne donnerez pas suite aux autres recommandations que j'avais faites.

Ne pensez-vous pas que nos frais de transport seront toujours plus élevés en raison de notre situation géographique, de l'éparpillement de notre population et de nos marchés? Il n'existe aucune solution à ce problème.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, nous le savons tous, et c'est justement le défi que doit relever tout ministre des Transports. Notre survie dépend de l'exportation et, puisque nous exportons de telles quantités de matières premières et que nous les acheminons sur de telles distances, nous devons absolument construire un réseau de transport qui soit le plus efficient et le plus rentable possible. Pour y parvenir, nous devons faire appel aux techniques les plus récentes, nous devons exploiter ce réseau à pleine capacité et nous devons utiliser au mieux les moyens de transport qui existent car certains d'entre eux sont plus rentables que d'autres dans certaines conditions. Notre réseau de transport est un réseau intermodal et nous devons essayer de bâtir une infrastructure qui permettra d'acheminer le plus rapidement possible nos produits sur les marchés. La réduction de nos frais de transport augmente la compétitivité de nos producteurs. C'est un défi que nous devons relever constamment.

L'électrification des lignes ferroviaires entraînerait des dépenses qui ne nous permettraient peut-être pas de rentrer dans nos frais. Il faut que les volumes en cause soient réellement importants pour que cela soit rentable.

Mais, monsieur Benjamin, il faut reconnaître que notre réseau de transport ferroviaire est bien meilleur qu'il ne l'était y avait 25 ans et nous devons essayer, en tant que gouvernement, de bâtir l'infrastructure nécessaire qui permettra de réaliser cet objectif.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je reviendrais sur d'autres points abordés par le ministre dans sa déclaration d'ouverture lors du deuxième tour.

Je voudrais maintenant passer aux questions que j'ai posé au ministre le 28 mai 1985. Je lui avais posé une question à propos des 46,8 millions de dollars que le Canadien national avait trop payés et que le vérificateur général avait taxé de double facturation. Voici ce que le ministre a répondu à ma question:



## [Texte]

It is in the process of being paid. CNR has not been having the best year this year either.

Can the Minister tell us what progress has been made on that? Have any payments been made on it, or is it all paid off, or what is the situation with it?

**Mr. Mazankowski:** I am told that it has been paid in full.

**Mr. Benjamin:** Great! They got it interest free? And no interest?

**Mr. Mazankowski:** They were not asked to pay interest.

**Mr. Benjamin:** I see. I asked last year if they had to pay interest on the money, and you said no, and I said I wished I could get a deal like that.

**Mr. Mazankowski:** You get a tax-free allowance.

**Mr. Benjamin:** You get a bigger one.

**The Chairman:** You get a bigger one; you are right.

Let us get back to the pertinent questions.

**Mr. Benjamin:** The next question is on CN-West Indies Steamships Limited. I think last year it only cost \$30 to run the company because it is just a paper company. Canadian National sold those ships they had to Cuba in 1958 and 1959. The Cubans made their payments regularly, promptly, and their cheques did not bounce. The last payment of \$440,000 is still laying, or it was laying last year, in the Bank of America in New York and had been frozen by the U.S. Government. It is money that belongs to the Government of Canada, not Cuba. With interest on that \$440,000 it is over \$1 million, and I suggested to the Minister last year why he did not freeze \$1 million of American assets and then just make an even trade with them. The Minister said he preferred to negotiate rather than deal in a hard-nosed manner.

What has the progress been on getting that \$1 million or so that we have coming from the U.S.?

**Mr. Mazankowski:** In anticipation of Mr. Benjamin's question, we brought along the chairman who can respond to that question in more detail.

**An hon. member:** Chairman of what?

**Mr. Mazankowski:** Of the corporation to which he referred, Mr. Nick van Duyvendyk . . .

**Mr. Benjamin:** West Indies Steamships Limited? Do you mean you have not wound that up yet?

**Mr. Mazankowski:** —who is the ADM Finance, and perhaps he can comment on it.

**Mr. N. van Duyvendyk (Assistant Deputy Minister (Finance), Department of Transport):** Yes, I would be delighted to answer the question. Our negotiations are

## [Traduction]

Cet argent est sur le point d'être versé. Le CN n'a pas connu une très bonne année cette année non plus.

Le ministre peut-il nous dire où en est cette affaire? Une partie ou la totalité de cet argent a-t-il été versé?

**M. Mazankowski:** On me dit que cet argent a été versé dans sa totalité.

**M. Benjamin:** Bravo! Sans intérêt?

**M. Mazankowski:** On ne leur a pas demandé de verser d'intérêts.

**M. Benjamin:** Je vois. Je vous ai demandé l'année dernière si le CN devait verser des intérêts, vous m'aviez répondu que non, et je vous ai dit que j'aurais bien aimé qu'on me prête de l'argent gratuitement aussi.

**M. Mazankowski:** Vous bénéficiez d'une indemnité non imposable.

**M. Benjamin:** La vôtre est plus importante.

**Le président:** La vôtre est plus importante; vous avez raison.

Mais revenons à nos moutons.

**M. Benjamin:** Ma question suivante porte sur le CN et la *West Indies Steamships Limited*. L'année dernière, je crois que l'exploitation de cette compagnie n'a coûté que 30\$ car il ne s'agit que d'une compagnie sur papier. Le Canadien national a vendu ces navires à Cuban en 1958 et 1959. Les cubains ont versé leur mensualité régulièrement et leurs chèques n'étaient pas en bois. Hors, le dernier versement de 440,000\$ repose toujours, ou du moins était le cas l'année dernière, dans les coffres-forts de la Bank of America à New York et cet argent a été bloqué par le gouvernement américain. Cet argent appartient au gouvernement du Canada et non pas à Cuba. Si l'on y ajoute l'intérêt, cette somme s'élève à plus d'un million de dollars et j'ai demandé l'année dernière au ministre pourquoi il ne bloquait pas un million de dollars américain et qu'il procédait ensuite à un échange. Le ministre m'a répondu qu'il préférerait négocier plutôt que d'imposer quoi que ce soit.

Où en est cette affaire?

**M. Mazankowski:** En prévision de cette question, nous avons demandé au président de venir et il pourra vous donner tous les détails de cette affaire.

**Une voix:** Président de quoi?

**M. Mazankowski:** De la société à laquelle il a fait allusion, M. Nick van Duyvendyk . . .

**M. Benjamin:** De la *West Indies Steamships Limited*? Voulez-vous dire que cette société n'a pas encore été abolie?

**M. Mazankowski:** . . . qui est sous-ministre adjoint chargé des Finances et qui peut vous renseigner sur cette affaire.

**M. N. van Duyvendyk (sous-ministre adjoint (Finance), ministère des Transports):** Oui, c'est avec plaisir que je répondrais à votre question. Nos négociations se poursuivent



[Text]

proceeding as in the past, with the same progress. The only good note I have is that it appears to be a reasonably good investment because we have an interest rate of approximately 7% to 8% annually on that amount.

**Mr. Benjamin:** But it is frozen. Is there any sign or indication that these great friends and neighbours of ours . . . ? The Prime Minister has only to pick up the phone, Mr. Reagan told him. Are they showing any signs at all of unfreezing at least that portion of those assets that they claim belong to Cuba?

**Mr. van Duyvendyk:** I am afraid I cannot refer to those particular relationships because that is entirely outside the ramifications of my corporation.

**Mr. Benjamin:** Then who is in charge of getting that money?

**Mr. van Duyvendyk:** The United States is, I think, currently negotiating with such parties as Cuba on this particular item.

• 1955

**Mr. Benjamin:** But Cuba has already paid the money and Cuba is not involved.

**Mr. van Duyvendyk:** Not in this case, but in other cases.

**Mr. Benjamin:** But in this case they are not involved.

**Mr. van Duyvendyk:** That is true.

**Mr. Benjamin:** So much for your free trade there. I find this incredible. They have \$1 million of CN's money, Mr. Minister, and you cannot get it.

**Mr. Mazankowski:** It is drawing a pretty good rate of interest, Mr. Benjamin. It is not a bad investment. It is perhaps better than . . .

**Mr. Benjamin:** I suppose you would have to help them out with an invasion or something, and then we could get the money unfrozen.

**Mr. Mazankowski:** It is perhaps better than the overpayment to CN.

**The Chairman:** You have a minute left, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** I was just trying to be helpful there; \$1 million for CN . . .

**The Chairman:** This is what I meant. It is a charade of estimates, but let us keep going.

**Mr. Benjamin:** All right. Returning to your opening statement, Mr. Minister, I appreciate your remarks about the increase in the number of inspectors and so forth regarding aviation safety and security. Can you tell me what the score is now compared to a year ago or two years ago regarding the number of inspectors' person-years in rail, highway and marine? I appreciate you do not have much on the highway thing because that is done by the provinces, but I would like the numbers for rail and marine. I have had complaints from railroaders who say they have laid off carmen and they have brakemen doing train inspections and car inspections in places like Kamloops, for example. What is going on there?

[Translation]

comme par le passé. Le seul bon point de cette affaire, c'est que notre investissement rapporte environ 7 à 8 p. 100 d'intérêts par an.

**M. Benjamin:** Mais cet argent est bloqué. N'existe-t-il pas quelque indice qui nous permettrait de croire que nos grands copains et voisins . . . ? M. Reagan a dit au premier ministre qu'il lui suffissait de lui passer un coup de téléphone. Entendent-ils un jour ou l'autre débloquer la part au moins de l'argent qui, selon eux, appartient à Cuba?

**M. van Duyvendyk:** Je regrette de ne pouvoir vous donner de détails à ce sujet car cela ne relève pas de la société dont je suis le président.

**M. Benjamin:** Dans ce cas, qui est chargé de récupérer cet argent?

**M. van Duyvendyk:** Je crois que les États-Unis sont en train de négocier ce point avec Cuba.

**M. Benjamin:** Mais Cuba a déjà payé alors que ce pays n'a rien à voir dans cette affaire.

**M. van Duyvendyk:** Pas ici, mais dans d'autre cas.

**M. Benjamin:** Mais ici non.

**M. van Duyvendyk:** C'est exact.

**M. Benjamin:** Vous pouvez toujours parler de libre-échange. Je trouve cela incroyable. Ils ont un million de dollars venant du CN, monsieur le ministre, et vous ne parvenez pas à le récupérer.

**M. Mazankowski:** Mais cet argent produit un joli taux d'intérêt, monsieur Benjamin. Ce n'est pas un mauvais investissement. Il est peut-être meilleur que . . .

**M. Benjamin:** J'imagine que vous allez également les aider dans leur projet d'invasion, que ce sera la seule façon de débloquer cet argent.

**M. Mazankowski:** Il est peut-être préférable de faire cela que de donner trop d'argent au CN.

**Le président:** Il vous reste une minute, monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** J'essayais simplement de me montrer utile, un million de dollars pour le CN . . .

**Le président:** C'est cela que je voulais dire. C'est une parodie de budget, mais poursuivons.

**M. Benjamin:** Parfait. Pour en revenir à votre déclaration, monsieur le ministre, j'ai appris avec plaisir l'augmentation du nombre d'inspecteurs et de tout ce qui est fait pour améliorer la sécurité aéronautique. Pouvez-vous me dire quelle est la situation actuellement par rapport à l'an dernier ou il y a deux ans, et je pense au nombre d'années-personnes consacrées à l'inspection pour le secteur ferroviaire, pour le transport routier et pour le transport maritime? Je comprends que vous n'ayez peut-être pas grand-chose pour le transport routier parce que c'est du ressort des provinces, mais j'aimerais savoir au moins combien vous avez d'inspecteurs pour le transport maritime et le transport ferroviaire. Les cheminots se sont

[Texte]

**Mr. Mazankowski:** With respect to the CTC railway safety inspection service, in 1985-86 we had 120. That compares to 79 in 1980-81, so it is a rather significant increase.

**Mr. Benjamin:** There were 120 on the rail?

**Mr. Mazankowski:** That is right.

**Mr. Benjamin:** Could you send to us . . .

**Mr. Mazankowski:** For transportation of dangerous goods, in 1985 we had 24; in 1986 we had 40. Can anyone give me anything on the marine side? Mr. Quail informs me it is something in excess of 200 in the marine side, the same as last year. There has been no change.

**Mr. Benjamin:** Could you provide us by mail with a list of where these inspectors are located and what their regime of inspections is? I am particularly interested in the rail and the dangerous goods.

**Mr. Mazankowski:** I can give you rail, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** How many inspections were carried out, etc.

**Mr. Mazankowski:** Okay. We can find that out from the CTC, but the information I have as provided by the CTC is that we have 13 in the Pacific region, which is Vancouver, 13 in Calgary, 13 in Winnipeg, 19 in Toronto, 17 in Montreal, 12 in Moncton and 33 in Hull.

**An hon. member:** In Hull?

**Mr. Mazankowski:** At the headquarters.

**Mr. Benjamin:** Some of the Hull ones would be administrative and . . .

**Mr. Mazankowski:** No, they are all engaged in operations, rules, regulations . . .

**Mr. Benjamin:** You fan them out from there.

**Mr. Mazankowski:** —engineering, equipment signal systems, track, grade crossings, accident investigation.

**Mr. Benjamin:** Okay. I can raise this some more with the CTC when they are in front of us, I hope, so I will wait for a second round.

**The Chairman:** That is very kind. That is a very good spot to cut it off, and we will call Mr. Gagliano.

**Mr. Gagliano:** Thank you, Mr. Chairman. On behalf of Mr. Robichaud, I would like to welcome the Minister to this committee and say that we also believe transportation is a major component for Canadian economic development and also a very valuable tool for our regional development. However, we have some problems in trying to understand how you can achieve this efficiency you were talking about in your

[Traduction]

plaintes auprès de moi, me disant qu'il y avait eu des licenciements parmi le personnel roulant et que c'était maintenant les serre-freins qui procédaient aux inspections des wagons, par exemple à Kamloops. Qu'est-ce qui se passe?

**M. Mazankowski:** Pour ce qui est des services d'inspection pour la sécurité ferroviaire exigés par la CCT, en 1985-1986 nous avons 120 postes contre 79 en 1980-1981, ce qui représente une augmentation assez notable.

**M. Benjamin:** Il y en avait 120 pour les chemins de fer?

**M. Mazankowski:** C'est bien cela.

**M. Benjamin:** Pourriez-vous nous envoyer . . .

**M. Mazankowski:** En 1985, il y avait 24 inspecteurs pour le transport des produits dangereux et ce chiffre est passé à 40 en 1986. Quelqu'un aurait-il les chiffres pour le transport maritime? M. Quail me signale qu'il y a plus de 200 inspecteurs du côté maritime, le même chiffre que l'an dernier. Il n'y a pas eu de changement donc.

**M. Benjamin:** Pourriez-vous nous envoyer une liste des lieux de travail de ces inspecteurs et une description du régime d'inspection? Ce qui m'intéresse surtout c'est le secteur ferroviaire et les produits dangereux.

**M. Mazankowski:** Je peux vous donner ces chiffres pour le secteur ferroviaire, monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Combien d'inspections sont effectuées, etc.

**M. Mazankowski:** Parfait. Nous pouvons obtenir cela auprès de la CCT, mais, d'après les chiffres fournis par la Commission, il y en a 13 dans la région du Pacifique, c'est-à-dire Vancouver, 13 à Calgary, 13 à Winnipeg, 19 à Toronto, 17 à Montréal, 12 à Moncton, et 33 à Hull.

**Une voix:** À Hull?

**M. Mazankowski:** À l'administration centrale.

**M. Benjamin:** Certains des inspecteurs de Hull s'occupent donc de fonctions administratives . . .

**M. Mazankowski:** Non, ils participent tous aux opérations, c'est la réglementation, les règlements . . .

**M. Benjamin:** Et vous les affectez depuis Hull.

**M. Mazankowski:** . . . les questions techniques, le système de signalisation, les voies, les passages à niveau et les enquêtes en cas d'accident.

**M. Benjamin:** D'accord. Je pourrai en parler ultérieurement avec les gens de la CCT lorsque nous les entendrons, si nous les entendons, et je vais donc attendre le second tour.

**Le président:** C'est fort aimable. C'est l'endroit idéal pour vous interrompre, et nous allons maintenant donner la parole à M. Gagliano.

**M. Gagliano:** Merci, monsieur le président. Au nom de M. Robichaud, j'aimerais souhaiter la bienvenue au ministre et lui affirmer que nous également nous sommes convaincus que le secteur des transports est un élément fondamental du développement économique canadien en plus d'être un instrument très précieux pour notre développement régional. Cependant, nous avons encore du mal à comprendre comment vous allez pouvoir



*[Text]*

opening remarks. For example, why did you spend \$40 million in resurrecting six rail services when those services were already closed for economic reasons? And now, in Bill C-97, you want to re-abandon them. We have some difficulty understanding how you can achieve efficiency.

• 2000

**Mr. Mazankowski:** I am not sure where you see in the new bill that these lines would be re-abandoned. Perhaps you could enlighten me on it.

**Mr. Gagliano:** I wish I could.

**Mr. Mazankowski:** I wish you could, too.

**Mr. Gagliano:** Well, if you gave me a moment . . . maybe I can find it later on.

I would now like to turn to air transportation safety. We all remember a couple of weeks ago that a reporter was able to go through Mirabel and the wall of security and board a plane. In your opening remarks you said that you have increased the inspectors and so on. Would you tell us what measures are being considered or being implemented to avoid the experience that CBC, I think, reporter was able to accomplish at the two Montreal airports?

**Mr. Mazankowski:** First of all, I think I should say, Mr. Chairman, that we have invested a considerable amount of money in beefing up security. I think, if I recall correctly, our appropriations for 1985-86 were something in the order of \$36 million. As a result of the Air-India accident and the new environment of terrorism, we increased that by roughly \$10 million. We have had to pay greater attention to the threat of sabotage, rather than just merely hijacking. So a number of measures and a considerable amount of new equipment was put in place, as well as new people, to provide better surveillance in terms of baggage checks for the international passenger traffic.

We have purchased something in the order of 25 or 26 explosive vapour detector machines. We have purchased something in the order of 50, I believe, new X-ray baggage machines. And as a result of the incident that occurred, we are taking steps to improve the quality of the inspection service by developing a more comprehensive training program for the security guards, by a higher standard of qualification and by certification. That is being developed in co-operation with all components of the system, including the airlines, the RCMP, representatives of Transport Canada and the union groups. That is to be developed over a 30-day period and implemented at that time. As well, we are re-testing all the security guards who are presently employed, to see that they meet and fulfil the current standards in place. That is being done and will be completed over a 30-day period.

*[Translation]*

arriver à cette efficacité dont vous nous parlez dans votre exposé. Ainsi, pourquoi avez-vous dépensé 40 millions de dollars pour ressusciter six liaisons ferroviaires alors que ces liaisons avaient été supprimées pour des raisons économiques? Et maintenant, avec le projet de loi C-97, vous voulez encore une fois les abandonner. Nous avons du mal à comprendre comment vous pouvez espérer être efficace.

**M. Mazankowski:** Je ne vois pas très bien où vous pouvez voir dans ce projet de loi que ces liaisons seront peut-être abandonnées une nouvelle fois et peut-être pourriez-vous m'éclairer à ce sujet.

**M. Gagliano:** Si je le pouvais seulement.

**M. Mazankowski:** Et moi donc.

**M. Gagliano:** Donnez-moi un instant . . . peut-être pourrais-je trouver cela ultérieurement.

J'aimerais passer maintenant à la question de la sécurité du transport aérien. Nous nous souvenons tous qu'il y a une ou deux semaines, un journaliste a pu passer par les services de sécurité à Mirabel et monter dans un avion. Dans votre exposé, vous nous avez dit que vous aviez augmenté le nombre d'inspecteurs. Pourriez-vous nous préciser quelles mesures vous envisagez prendre pour éviter une répétition de cette escapade que ce journaliste, de Radio-Canada je crois, a pu se payer aux deux aéroports de Montréal?

**M. Mazankowski:** Pour commencer, je vous dirai monsieur le président que nous avons investi énormément d'argent pour améliorer la sécurité. Si je me souviens bien, nous avions demandé pour 1985-1986 une répartition budgétaire de l'ordre de 36 millions de dollars dans ce but. Suite à l'affaire d'Air India et en raison du regain de terrorisme, nous avons encore ajouté environ 10 millions de dollars à ce budget. Nous devons désormais faire beaucoup plus attention aux menaces de sabotage et nous ne pouvons plus simplement nous contenter d'éviter les détournements. Nous avons donc pris toute une série de mesures et acheté énormément de matériel neuf, étoffé les effectifs également, afin de pouvoir améliorer les activités de surveillance, notamment le contrôle des bagages, dans le cas des vols internationaux.

Nous avons acheté environ 25 ou 26 appareils permettant de déceler les émanations se dégageant des explosifs. Nous avons également acheté je crois une cinquantaine d'appareils de vérification des bagages aux rayons-X. Depuis l'accident que j'ai mentionné, nous multiplions les mesures pour améliorer la qualité des services d'inspection, notamment en mettant au point un programme de formation plus complet à l'intention du personnel de surveillance, en relevant également les normes de qualification et d'accréditation de ce dernier. Cela, nous le faisons en coopération avec toutes les parties intéressées, les compagnies aériennes, la GRC, les représentants de Transport Canada et les groupes syndicaux. La mise au point de ce programme va prendre 30 jours et la mise en place suivra. Nous procédons également à un réexamen de tous les membres du personnel de sécurité et de surveillance déjà en fonction pour vérifier s'ils répondent bien aux normes actuelles. C'est ce

[Texte]

We are going to be, as well, putting in place more Transport Canada security inspectors. The RCMP are going to be putting more people in place. We are working with the airlines to develop a more effective passenger baggage match system. We are working with the air carriers, in various research programs, to develop new equipment and procedures to deal with the new types of weapons and explosives. We have reorganized our department to better co-ordinate and provide a greater leadership from within the department, with a greater focus on security. We are doing all of these things at the same time. Those are of a general nature.

I think the thing that we have to remember, Mr. Chairman, is that the details of our particular security surveillance system should not be exposed publicly to the nth degree. If we were to do so, we would be completely vulnerable. Needless to say, the deficiencies that were detected were certainly disappointing to me, and we have attempted to take action which would repair that situation.

• 2005

I think I should also tell you that we are dealing with machines and equipment and we are dealing with human beings. Again, on the human side we are trying to upgrade and ensure that we have adequate standards, and that they carry out their jobs well. As well, on the equipment side we are taking a closer look at the maintenance and the calibration of the equipment to ensure that we have a greater degree of consistency and uniformity right across the country.

**Mr. Gagliano:** If I may continue on the same subject of air transport safety, it seems that every time there is an accident, air safety is checked more, everything is checked. For example, I personally went through an experience right after the Air India accident. I took a flight from Dorval to go out to Vancouver, and by accident in my suitcase my electric razor . . . maybe because of the way the baggage is handled, the switch went on, and naturally the razor, being charged, was on, and they detected a vibration. Naturally the plane was stopped. The suitcase did not go. I had to go and open up my suitcase. I was very impressed. I tell you, I went up in the plane, and I said, well, look, definitely there is no bomb on this plane.

**Mr. Benjamin:** Did you have a shave?

**Mr. Gagliano:** I had to wait until the next morning to charge the batteries.

But what happens is, after a few months all this seems to be forgotten, because it is unreal how the reporter could go and pass those tests. So I am wondering why, in our airports, these severe checks do not continue, but only for a few weeks after an accident occurs.

[Traduction]

que nous faisons pour l'instant et nous aurons terminé sous 30 jours.

De plus, nous allons poster davantage d'inspecteurs de Transport Canada sur place. La GRC également va augmenter son personnel. Nous travaillons de concert avec les compagnies aériennes pour mettre en place un meilleur système de confirmation des bagages accompagnés. Nous travaillons avec les transporteurs dans le cadre de toute une série de programmes de recherche pour mettre au point de nouvelles méthodes, de nouveaux appareils, afin d'être mieux en mesure de détecter les nouvelles armes et les nouveaux explosifs. Nous avons réorganisé notre ministère afin de mieux coordonner nos activités et de faire davantage preuve d'initiative en nous axant davantage sur la question de la sécurité. Tout cela, nous le faisons simultanément, et ce sont des initiatives à caractère général.

Mais il ne faut pas oublier non plus, monsieur le président, qu'il ne faudrait pas exposer dans le moindre détail la façon dont fonctionne notre système de surveillance car, si nous le faisons, nous deviendrions d'autant plus vulnérables. Inutile de vous dire à quel point j'ai été déçu par les problèmes qui ont été décelés, et nous avons essayé de prendre des mesures pour remédier à cette situation.

J'ajoute qu'il ne s'agit pas uniquement de machines et de matériel mais également d'êtres humains. Encore une fois, dans ce domaine, nous essayons de maintenir des normes suffisantes, nous voulons faire en sorte que notre personnel s'acquitte de sa tâche de façon satisfaisante. Quant au matériel, nous passons en revue nos procédures d'entretien, et nous essayons de calibrer le matériel pour assurer une plus grande uniformité dans tout le pays.

**M. Gagliano:** Permettez-moi de continuer, toujours au sujet de la sécurité du transport aérien. Il me semble que chaque fois qu'il y a un accident, on vérifie la sécurité aérienne, on vérifie tout. Par exemple, après l'accident d'Air India j'en ai fait l'expérience personnellement. J'ai pris un avion à Dorval pour aller à Vancouver et, par accident, et cela est peut-être dû à la façon dont on traite les bagages, quoi qu'il en soit, l'interrupteur de mon rasoir électrique s'est déplacé et, comme il était chargé, le rasoir s'est mis en marche et les employés ont senti une vibration. Évidemment, on a arrêté l'avion. La valise n'est pas partie, j'ai dû aller ouvrir ma valise, j'étais très impressionné par toute cette affaire. Je vous assure, quand je suis enfin monté dans l'avion, je me suis dit qu'il n'y avait pas de bombe à bord, c'était certain.

**M. Benjamin:** Est-ce que vous avez pu vous raser?

**M. Gagliano:** J'ai dû attendre le lendemain matin, le temps de recharger les batteries.

Cela dit, au bout de quelques mois, tout est oublié, et l'histoire de ce journaliste qui est passé à travers les contrôles est tout à fait renversante. Pouvez-vous me dire pourquoi ces contrôles sévères ne continuent pas, pourquoi on se contente de les imposer pendant les quelques semaines qui suivent un accident.



[Text]

**Mr. Mazankowski:** Well, I do not know of any perfect system in the world. We have airports in the world that are literally fortresses but bombs still get on planes and these sorts of incidents happen. That is certainly no excuse for us not to strive for a perfect system. I can honestly tell the hon. member that we are devoting a lot of energy and a lot of time and a lot of money and a lot of resources to curing this situation, and I will never proclaim that we will have a perfect system. But I can assure you that we are going to attempt in every way physically possible to provide a safe and secure system for our passengers.

I should say as well, just in passing, so you will not get the impression that some people do not get caught, there have been some reporters who have not been successful in getting through the system.

**Mr. Gagliano:** Yes, the next day somebody tried and was not successful.

**Mr. Mazankowski:** No, it was before that.

**Mr. Gagliano:** That is what I am saying, Mr. Minister. I think the security people in the airports should not forget. They should be careful not just after the accident happens. It is a continuing thing, and the threat is there, and they should always be on their guard so we can be assured that we have a safe security system in our airports.

I tell you that I believe we have a good system. Maybe what I am saying is that sometimes we forget that terrorist threats or whatever are always there and we should always be alert; and maybe they should be told more often to be on the alert.

**Mr. Mazankowski:** I appreciate your comments, and I share those concerns. As I have said to my deputy on many occasions, it is one of the things that keep me awake at night. It is one of the things we have to be constantly vigilant about. I want to reassure the hon. member, and you, Mr. Chairman, and the committee, that we are taking all steps that are physically possible. One of the things I can say to you is that I think we now have a better sense of co-operation and resolve to work in a uniform fashion, all parties working together to resolve this issue and to make our airlines terrorist-free.

• 2010

**The Chairman:** That will be a nice place to end, Mr. Gagliano. For your information, as the Minister well knows, this committee on Thursday will meet in camera on this very issue. I let you ask questions because they were germane, but we are going to be into this in an in-camera way with all the problems thereto. That is why I hope questions on the estimates are going to be more general, because we can cover some of these other things in camera, which I believe is the proper place to cover them, certainly initially.

I must say, Mr. Minister, I am glad for your last remarks because in the calls to seek witnesses on Thursday, which have been far-reaching, involving international organizations, it has been interesting to see if there is a co-ordination. We certainly

[Translation]

**M. Mazankowski:** Je ne connais pas de système parfait; dans le monde, il y a des aéroports qui sont de véritables forteresses, mais on trouve toujours le moyen de placer des bombes à bord des avions et des accidents se produisent. Évidemment, ce n'est pas une excuse pour cesser de chercher le système parfait. Je peux vous assurer honnêtement que nous consacrons beaucoup d'énergie et beaucoup de temps, beaucoup d'argent et beaucoup de ressources à la solution de ce problème, et je ne prétendrai jamais que nous avons trouvé le système parfait. Cela dit, je peux vous assurer que nous allons faire tout ce qui est matériellement possible pour assurer la sécurité de nos passagers.

Soit dit en passant, pour que vous n'ayez pas l'impression que n'importe qui peut passer au travers du filet, il y a des journalistes qui n'ont pas réussi à passer.

**M. Gagliano:** Oui, le lendemain quelqu'un d'autre a essayé et n'a pas réussi.

**M. Mazankowski:** Non, c'était avant.

**M. Gagliano:** C'est exactement ce que je dis, monsieur le ministre. Les responsables de la sécurité dans les aéroports ne devraient pas oublier ce qui s'est passé. Ils ne devraient pas être vigilants uniquement après les accidents. La menace est permanente, ils devraient toujours être sur leur garde pour assurer notre sécurité dans les aéroports.

Je suis convaincu que nous avons un bon système; cela dit, il nous arrive d'oublier la menace des terroristes qui est toujours présente et qui devrait nous forcer à être toujours en alerte. Peut-être qu'il faudrait rappeler aux responsables cette nécessité un peu plus souvent.

**M. Mazankowski:** J'apprécie vos observations, et je partage vos préoccupations. Comme je l'ai dit à mon Sous-ministre à de nombreuses reprises, c'est une des choses qui m'empêchent de dormir la nuit. C'est une des choses qui méritent notre vigilance constante. Je tiens à rassurer l'honorable député ainsi que le président et les membres du Comité, nous prenons toutes les mesures matériellement possibles. Cela dit, aujourd'hui nous avons établi une meilleure coopération, et nous sommes déterminés à travailler d'une façon plus uniforme, à travailler tous ensemble à la solution de ce problème, à libérer nos aéroports du terrorisme.

**Le président:** Monsieur Gagliano, voilà l'occasion de terminer sur une note optimiste. Comme le ministre le sait, ce Comité doit se réunir jeudi à huis clos pour discuter de ce problème. Je vous ai laissé poser ces questions, parce qu'elles étaient liées à notre sujet, mais nous allons approfondir cela à huis clos. Pour cette raison, j'aimerais que les questions sur le budget soient plus générales car nous pourrions revenir sur ces détails à huis clos, comme il convient, du moins au début de la discussion.

Monsieur le Ministre, vos dernières observations m'ont fait plaisir car lorsque nous avons invité des témoins pour jeudi, nous sommes allés très loin, nous nous sommes adressés aux organisations internationales, et nous nous sommes demandé

## [Texte]

have found many interested parties, but I can say *obiter dicta* that I think the committee, just in having the in camera meeting, may produce some positive results in making sure there is the co-ordination you talked about in the last comments you made.

Mr. Gray.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, I must say in the beginning that I do not understand all the legal terms of the chairman when he talks Latin. However, I will try to proceed with my simple language.

Mr. Minister, there are several areas that interest me and have been the subject of questions I have had from the eastern part of Quebec and, indeed, the Maritimes. I would like to touch on them generally and perhaps if you want to comment on them afterwards, that may be the fastest way for the chairman to get rid of my questioning.

If we talk about CN-VIA Rail in our area, and I understand that we should be in the vicinity of 7% cost-recovery, the fears that I have, as a representative of the people from my area, are that with a reduced number of travellers, whether it be VIA Rail passengers, air transport or maritime transport, that at some point in time I am just wondering whether the Gaspé and the Magdalen Islands and perhaps part of the Maritimes will have to be cut off. Mr. Minister, I am not being facetious, I just throw these out to you.

Last week I spoke in the House concerning CBC Radio that was cut \$500,000 in its budget in our area. The easiest place to cut was in regional services, something that I stand against, not against our government but against the administration of CBC, which has absolutely nothing to do with VIA Rail. But the fears I have, and I have travelled as little as possible with VIA, knowing the service that is offered presently in the area. When you do not have good service they say we would like to go back to CN or, it is not our fault because we had to cut corners.

I question the fact that in your department, sir, in Transport, that when there is fat to be cut the fat should be cut at the top, not for the people in the remote areas.

Second, if we talk about air transport, I have at the present time in our area—and I talk strictly of the Gaspé and the Magdalen Islands—several proposals. Of course, it is known nationwide that from the point of view of tourists, we are the developing part of this country. We have given the concession to B.C. for Expo '86, but after 1986 it is Gaspé and the Magdalen Islands all the way.

In terms of regional development, Mr. Minister, with our budget restrictions, I wonder to what extent we would have the possibility of expansion in terms of air transport for our area, because I think you would also at the same time realize, sir, that it is very important and we can expand on it. If we jump onto the bandwagon of regional development, as it concerns

## [Traduction]

jusqu'où allait la coordination. En tous cas, nous avons trouvé beaucoup de gens qui s'intéressent à la question mais je peux vous dire tout de suite *obiter dicta* que le simple fait de siéger à huis clos devrait donner des résultats très positifs et favoriser la coordination dont vous avez parlé.

Monsieur Gray.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Merci, monsieur le président.

Monsieur le Ministre, pour commencer je veux observer que je ne comprends pas tous les termes juridiques que le président utilise lorsqu'il parle latin. Le langage que je vais utiliser sera beaucoup plus simple.

Monsieur le Ministre, je m'interroge à plusieurs sujets, des sujets sur lesquels on m'a posé des questions dans l'est du Québec et dans les provinces Maritimes. J'aimerais les aborder d'une façon générale, pour vous laisser ensuite commenter, c'est probablement ce qui permettra au président de se débarrasser de mes questions le plus vite possible.

A propos de VIA dans notre région, apparemment, le recouvrement des coûts devrait approcher de 7 p. 100. Moi qui représente les gens de ma région, je crains que la baisse du nombre des voyageurs, qu'il s'agisse des voyageurs de VIA, des voyageurs par avion ou par bateau, ne force un jour à supprimer le service de Gaspé, des Îles-de-la-Madeleine et peut-être même de certaines régions des Maritimes. Monsieur le Ministre, je vous assure que je suis très sérieux et j'aimerais savoir ce que vous en pensez.

La semaine dernière j'ai parlé en Chambre de Radio-Canada dont le budget pour notre région a subi une réduction de 500,000\$. Evidemment, l'endroit tout désigné pour effectuer des coupures, ce sont les services régionaux, et je ne suis pas d'accord. Ce n'est pas une critique de notre gouvernement, mais une critique de l'administration de Radio-Canada, ce qui n'a absolument rien à voir avec VIA. Cela dit, j'ai toujours voyagé le moins possible avec VIA, car je sais à quoi on peut s'attendre dans la région. Quand on se plaint du service, on nous dit qu'il faudrait retourner au CN, ou que ce n'est pas de leur faute, car ils ont été obligés d'économiser.

A mon avis, quand vous êtes forcés de tailler dans le superflu, au ministère des Transports, c'est en haut qu'il faut couper, et non pas dans les régions isolées.

Deuxièmement, à propos de la région de Gaspé et des Îles-de-la-Madeleine, plusieurs propositions relatives au transport aérien ont été avancées. Evidemment, dans tout le pays on sait que du point de vue du tourisme, nous sommes la région montante. Nous avons cédé le pas temporairement à l'Exposition de Colombie-Britannique, mais après 1986, on n'entendra plus parler que de Gaspé et des Îles-de-la-Madeleine.

Quant au développement régional, monsieur le Ministre, compte tenu des restrictions budgétaires, je me demande quelles sont les possibilités d'expansion du transport aérien dans notre région. En effet, vous devez vous rendre compte de l'importance de cet expansion. Si nous voulons profiter du développement régional, comme cela comprend le développement industriel et le tourisme, il va falloir que votre ministère



## [Text]

either industrial development or tourism, at some point in time we will realize a profit for your department in transportation.

The third point I would like to mention concerns maritime transport. It concerns me. I guess I should not really talk for Prince Edward Island or Cape Breton, but where your ministry own boats, whether they travel to the Magdalen Islands, Cape Breton, P.E.I, if at some point in time we raise fees, with the services that are offered, do we have adequate inspection in place to make sure we are not subsidizing the drinks for the friends of the people who run the companies, but are giving the benefit to the users of the boat services?

• 2015

I submit to you, sir, that I am very serious when I ask you that question. I think in our maritime transport, as with air transport, and as with VIA Rail, we have to be very, very careful in this mode because at some point in time, and as people have mentioned to me, why in the hell are we going to keep people in the Gaspé when we can bring them all to Ottawa, Montreal or Toronto and cut out the services, but I do not believe that. I think in terms of efficiency the service has to be offered and the directions have to be given to the Crown corporations, far be it from who is involved, that when they cut the fat, when we raise the fees, we have to maintain these services. Otherwise we cannot exist.

**The Chairman:** Would you like to handle that, Mr. Minister? It is an interesting overall representation from Mr. Gray about his area. I gather there were some specific questions there. Did you have the questions enumerated, Mr. Gray?

**Mr. Mazankowski:** There are three specific questions, Mr. Chairman. I think I can try to respond to them, if I may.

With respect to your concern about the relationship of CN and VIA, the cost-recovery targets and the concern over the reduced number of travellers, I think one should not overlook the fact that in the bill that has been tabled, the proposed National Rail Passenger Transportation Act, the relationship between CN and VIA, or CP and VIA, is going to be a lot different from what it was before.

The two corporations are going to be more or less on an equal footing. They are going to be able to negotiate in a more effective fashion. We are doing away with the archaic R-6313 formula. We are going to negotiate fixed price contracts, and if the fixed price contracts cannot be negotiated, there is a provision to have a pricing regime imposed which in effect will cover the out-of-pocket costs. That kind of bargaining leverage VIA does not have today.

Secondly, they are going to be in control of their equipment, their labour force and their maintenance so they will have better cost control over their own destiny, so to speak, whereas before most of this was contracted out by either CN or CP, and it was done on a cost-plus basis. So we think there are some savings that can be effected, can produce some efficiencies and, hopefully, reduce the costs.

If we can couple that with better on-time performance, better on-board services, I think we will attract more passen-

## [Translation]

en profite à un moment ou à un autre dans le domaine des transports.

Je passe maintenant au transport maritime. C'est pour moi un sujet de préoccupation. Je ne devrais pas parler de l'Île-du-Prince-Édouard ou du Cap Breton, mais j'aimerais m'assurer que dans les bateaux du ministère qui desservent les Îles-de-la-Madeleine, le Cap Breton, et l'Île-du-Prince-Édouard, les augmentations de tarif sont bien contrôlées et qu'on ne subventionne pas les consommations des amis qui dirigent les compagnies, mais qu'au contraire, ce sont les usagers qui profitent de ces augmentations.

Je vous assure que je suis très sérieux. Tout comme le transport aérien et le transport ferroviaire, le transport maritime doit être suivi de très près car, comme certains me l'ont dit, pourquoi diable laisser les gens vivre en Gaspésie quand on peut les faire venir tous à Ottawa, Montréal ou Toronto, et supprimer les services? À mon avis, il importe de maintenir un service efficace, et de donner également des instructions aux sociétés de la Couronne pour qu'elles maintiennent ces services même s'il faut supprimer le superflu, même s'il faut augmenter les tarifs. Autrement, nous ne pouvons pas survivre.

**Le président:** Monsieur le Ministre, vous voulez répondre? M. Gray nous a fait un exposé très intéressant sur sa région. Apparemment, il contenait certaines questions précises. Monsieur Gray, vous avez fait la liste de vos questions?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, trois questions précises. Si vous le permettez, je vais essayer d'y répondre.

Vous avez parlé des relations qui existent entre le CN et VIA, des objectifs de recouvrement des coûts et de la baisse du nombre de voyageurs qui est une source de préoccupation. Il ne faudrait pas oublier qu'au terme de la Loi concernant le transport des voyageurs par chemin de fer, un bill qui vient d'être déposé, les relations entre le CN et VIA ou entre le CP et VIA vont beaucoup changer.

Les deux sociétés seront désormais plus ou moins sur un pied d'égalité. Elles seront dans une meilleure position pour négocier; nous éliminons la formule R-6313 qui est devenue archaïque. Nous allons négocier des contrats à prix fixe, et si cela s'avère impossible, un régime de tarification est prévu, qui permettra de couvrir les déboursés. Pour l'instant, ce sont des outils dont VIA ne dispose pas.

Deuxièmement, VIA contrôlera son propre matériel, sa main-d'œuvre, ses opérations d'entretien, ce qui lui permettra de mieux contrôler sa destinée, et en particulier ses coûts, alors que jusqu'à maintenant, c'était le CN ou le CP qui adjugeait la plupart de ces contrats, ceux-ci étant basés sur les coûts plus une marge. Cela devrait donc permettre de réaliser des économies, de favoriser l'efficacité, et espérons-le, de réduire les coûts.

Si nous réussissons à mieux respecter les horaires, à améliorer le service de bord, nous devrions réussir à attirer plus

## [Texte]

gers. It is not easy to achieve, but those are our goals. The mechanism for achieving that is purely within the proposed National Rail Passenger Transportation Act. It is not perfect, but it is certainly a far cry from the arrangement that has been in place heretofore.

With respect to your point about regional development, Mr. Chairman, I agree with the hon. member. Regional development is important. Transportation is a very major and important component of regional development. That is why we are going to put it into the legislation.

It is not in existing legislation. The Atlantic provinces made quite an issue over the fact that they wanted a commitment that transportation would be used as an instrument or as a tool for economic development.

We listened, and I have made it clear to the Atlantic Premiers that we would be incorporating it into the preamble, into what was normally referred to as section 3, but I remind hon. members that it was not in the existing piece of legislation. Many people thought the existing National Transportation Act had some pretty good features. That was not one of them, but in reality I think we recognized that, notwithstanding the fact it was not enshrined in the act, efforts were made to ensure that national transportation policy was used effectively to improve regional economic development.

• 2020

With regard to your comment about ferry subsidies, I am not sure whether you have any evidence of the allegation you have made; but if you have, I would think it is incumbent upon you to bring it to my attention. If you are suggesting that the ferry subsidies that are being paid for by the federal treasury are not being used properly, or in an inappropriate fashion, I think as a representative of the people of Canada it behooves you to make that known to me.

I think I can say in general terms that the cost recovery on the ferry system is something in the order of 30%, I believe: 70% subsidy, and 30% is paid for by the passengers. But again, if there is any evidence of waste or misappropriation, I would certainly like to hear about it, either privately or publicly.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** To go back to my parallel, Mr. Minister, with the CBC, is there any guarantee your department can give us, regardless of the mode of transport, whether it be from input from backbenchers like myself—and I can guarantee you, sir, as regards to maritime transport, you will have it on your desk—that when cost recovery is involved in terms of service we will not hit the service and leave the fat in the offices?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, in our efforts to achieve our deficit reduction targets, we have looked at the reduction of service, or the discontinuance of service, as a last resort only. We have tried to reduce any inefficiencies, or cut out any waste, or extravagance, or duplication, or under-utilization,

## [Traduction]

de passagers. Ce n'est pas facile, mais tels sont nos objectifs. Tout le mécanisme est prévu par le bill sur le transport des voyageurs par chemin de fer. Ce n'est pas parfait, mais nous sommes loin de ce qui a existé jusqu'à présent.

L'honorable député a parlé également de développement régional, monsieur le président, et je suis d'accord avec lui. Le développement régional est important. Les transports sont un élément majeur et important du développement régional. C'est la raison pour laquelle nous avons l'intention de légiférer dans ce domaine.

Pour l'instant, il n'y a rien dans la Loi à ce sujet; les provinces de l'Atlantique ont beaucoup réclamé une politique des transports qui puisse être utilisée comme instrument et comme outil de développement économique.

Nous les avons écoutées, et nous avons expliqué au premier ministre de la région que cela figurerait dans le préambule, dans l'article 3. Cela dit, je rappelle aux députés que jusqu'à présent cela n'existait pas dans la Loi. Beaucoup de gens pensent que la Loi nationale sur les transports contenait d'excellentes dispositions. Celle-ci n'en faisait pas partie, mais il faut reconnaître que nous en avons tenu compte tout de même, et que nous avons fait des efforts pour appliquer efficacement la politique nationale des transports et améliorer le développement économique régional.

Je ne suis pas certain que les allégations que vous avez faites à propos des subventions aux traversiers soient fondées. Si toutefois, elles l'étaient, je pense qu'il vous incombe de me présenter les preuves que vous avez. Si vous prétendez que les subventions aux traversiers versées par le trésor fédéral ne sont pas utilisées à bon escient, alors votre responsabilité de représentant de la population canadienne vous impose de me le signaler.

En règle générale, le recouvrement des coûts pour le réseau des traversiers représente 30 p. 100: il y a 70 p. 100 de subventions et 30 p. 100 sont versés par les voyageurs. Si vous avez des preuves de gaspillage ou d'abus de confiance dans la répartition des fonds, je voudrais certainement en entendre parler, en privé ou en public.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Je voudrais revenir au parallèle que j'ai fait tout à l'heure avec Radio-Canada. Le ministère peut-il nous garantir que quel que soit le mode transport, suite à l'intervention de députés de l'arrière-banc comme moi-même, et je puis vous assurer, monsieur, que je déposerai un dossier sur votre bureau traitant du transport maritime, ce ne sera pas sur le service aux passagers que l'on rognera, au profit de l'administration, quant il s'agira de généraliser le recouvrement des coûts?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, dans nos efforts pour atteindre nos objectifs de réduction du déficit, nous avons envisagé une baisse du service, ou encore la suppression du service, mais cela, en dernier recours seulement. Nous avons essayé de minimiser l'inefficacité, de réduire le gaspillage, les extravagances ou le double-emploi ou encore la sous-utilisation



[Text]

and we have imposed, in some cases, an increased level of cost recovery.

But of all the options we have available to us, the option of discontinuance is the one we look at last, except in the cases where there is a clear . . . For example, in the areas of improving safety by enhanced technology and improvements in our navigation systems, whether it be in air or marine, sometimes there are job dislocations as a result of automation, or the improvements in technology. But we see that as a step forward rather than a step backward.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Thank you, sir.

**The Chairman:** Mr. Blaikie.

**Mr. Blaikie:** Thank you, Mr. Chairman.

I would like to ask the Minister a few questions. First of all, with respect to VIA and the ambitions the Minister has for VIA, concern has been expressed by a lot of people. I would like the Minister to comment on the cost recovery goals on the Transcontinental; that a time period is being imposed on the Transcontinental for meeting these goals, a time period which falls at least two years short of the time in which VIA could reasonably expect to be getting its new equipment.

I just wonder whether the Minister has given any further thought to how fair this is. The Minister himself has appropriately emphasized the fact that the future of passenger rail, particularly transcontinental passenger rail, depends on the investment of new equipment. It was on the basis of deciding to invest in new equipment that things like the shop in Winnipeg were deferred because there was a shortage of capital, and difficult choices had to be made. I want to ask the Minister how he can justify asking VIA to meet certain goals which if they do not meet they may have to make difficult decisions two years in advance of getting this new equipment upon which their future really depends. It does not seem to make sense to me. And a lot of other people feel that way, too.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I am not sure whether we are here to debate the bill, which is currently before the House of Commons, but I will try to answer the question anyway.

• 2025

Yes, we will take that into consideration, but I think it should be pointed out that there are a lot of tools in the bill that are going to be used to VIA's advantage in terms of negotiating and dealing with the railways, which will bring down the level of costs that it apportions to the railroads. They are going to have, as I said earlier, greater control over the destiny of their costs.

Also, I do not have the figures with me, Mr. Chairman, but we have looked at the current cost recovery of many of these lines. With any kind of performance at all, there should be no difficulty in achieving the targets over the period of time we have outlined. And there is a bit of an escape clause that if in

[Translation]

et nous avons relevée, dans certains cas, le montant du recouvrement des coûts.

De toutes les possibilités que nous envisageons, la suppression d'un service vient toujours en dernier, sauf dans les cas où il est clair . . . par exemple, on peut constater que lorsqu'il s'agit d'améliorer la sécurité grâce à la technologie de pointe ou aux progrès de notre réseau de navigation, qu'il s'agisse de navigation aérienne ou maritime, parfois il y a des suppressions d'emplois, dues à l'automatisation ou à l'avance technologique. Toutefois, nous considérons cela comme un progrès plutôt qu'une régression.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Merci, monsieur.

**Le président:** Monsieur Blaikie.

**M. Blaikie:** Merci, monsieur le président.

J'aurais quelques questions à poser au ministre. Tout d'abord, beaucoup de gens s'inquiètent des ambitions que le ministre nourrit à l'égard de Via. Le ministre pourrait-il nous parler davantage de ses objectifs de recouvrement de coûts pour le transcontinental. Si l'on veut que Via puisse raisonnablement obtenir son nouveau matériel, il faudrait accorder deux ans supplémentaires au transcontinental.

Je me demande si le ministre y a réfléchi davantage et s'est demandé si cela était équitable. Le ministre lui-même a eu tout à fait raison de mettre l'accent sur le fait que le transport ferroviaire des passagers de l'avenir, en particulier le transcontinental, dépend des achats de nouveau matériel. C'est parce qu'on a décidé d'investir dans du matériel nouveau que l'atelier de Winnipeg n'a pas vu le jour étant donné qu'on manquait de capital et qu'il y avait des choix difficiles à faire. Je voudrais que le ministre me dise comment il peut expliquer qu'il impose certains objectifs à Via alors que si la société ne les atteint pas, elle devra prendre des décisions difficiles deux ans avant d'avoir obtenu le nouvel équipement sur lequel repose son avenir. À mes yeux, cela est insensé. Beaucoup de gens sont du même avis.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je ne sais pas si nous sommes ici pour discuter du bill qui est actuellement à la Chambre des communes mais je vais essayer de répondre à cette question de toute façon.

Effectivement, nous allons tenir compte de cela, mais je pense qu'on devrait souligner que le projet de loi offre beaucoup d'outils qui seront utilisés au profit de VIA lors de ses négociations et de ses tractations avec les sociétés de chemins de fer, et cela va rabaisser les coûts strictement ferroviaires. Comme je l'ai dit plus tôt, VIA aura un meilleur contrôle de la destinée de ses coûts.

En outre, et je n'ai pas les chiffres avec moi, nous avons étudié le recouvrement des coûts actuels de beaucoup de parcours. Quel que soit le taux de réussite, il ne devrait pas y avoir de difficulté à atteindre ces objectifs dans les délais impartis. D'autre part, il y a une échappatoire, car si les

## [Texte]

the event it is not achieved by the second year but it has come close or has made a determined effort, there is an enabling provision for the Minister to use his or her discretion. So that would be taken into account.

The other thing is with respect to the Transcontinental—you could never lose the Transcontinental service as a result of not achieving its cost recovery targets; all that would happen is it would be reduced to three days a week. That is something that would be guaranteed in legislation before.

**Mr. Blaikie:** That would be the consequence. Just to follow up on that, Mr. Chairman, I am not trying to debate the bill; I am just asking questions of general policy, because a lot of what VIA does is a response to overall government policy.

**Mr. Mazankowski:** I did not want to get ruled out of order by the chairman, that is all.

**Mr. Blaikie:** That is understandable.

**The Chairman:** As one of the items in the department there is a little something called "payment to VIA", so that is why we allowed the question. It is something called \$500 million, which is part of your \$2.5 billion.

**Mr. Blaikie:** I trust the time will be taken out of your time, Mr. Chairman, and not mine.

**The Chairman:** I am shortened by your time, yes.

**Mr. Blaikie:** With respect to the future of the VIA Rail shop in Winnipeg, the Minister will recall me asking him a question about this in the House at one point. I am concerned that the next VIA shop will be built in Vancouver, which of course they have to do. I am not against building a shop in Vancouver, but I am concerned that VIA will, in the course of trying to meet various goals, end up in a position where they have a shop in Vancouver and they have a shop in Toronto and perhaps Montreal next—I do not know—but they will not have anything in Winnipeg. They will be put in the very difficult position of trying to run power and equipment from either end of the country into Winnipeg, turn it around, and send it back to its respective places without an appropriate facility in Winnipeg.

Rail experience has shown time after time that in Canada, in particular in our climate, this is a very unrealistic proposal to have equipment move to Winnipeg from either side of the country without a facility in Winnipeg, particularly in the winter, to look after problems that may arise. I just wonder whether any thought has been given as we move into this new era to speed up the construction of that shop in Winnipeg for those very reasons.

**Mr. Mazankowski:** Well, as you pointed out earlier, we have a bit of a cashflow problem. I found it rather strange that Mr. Blaikie would suggest that Vancouver might get a facility instead of Winnipeg. I am quite surprised, as a matter of fact, that he would underestimate the strategic importance of a

## [Traduction]

objectifs ne sont pas atteints lors de la deuxième année, et si on constate que VIA est près du but et a fait un effort certain, le ministre peut exercer des pouvoirs discrétionnaires en vertu de dispositions habilitantes du projet de loi. Il faudrait donc aussi tenir compte de cela.

Vous avez parlé du Transcontinental, et je vous dirai que le service transcontinental ne pourra jamais disparaître uniquement parce que les objectifs de recouvrement des coûts n'auront pas été atteints. Le cas échéant, le service serait réduit à trois jours par semaine. Ce serait de toute façon garanti dans les dispositions de la loi au préalable.

**M. Blaikie:** Donc, c'est tout ce que l'on risque. Monsieur le président, je n'essaie pas de discuter du projet de loi, mais je voudrais poser des questions sur la politique générale, car beaucoup des activités de VIA découlent de la politique gouvernementale d'ensemble.

**M. Mazankowski:** Je ne voulais pas que le président me déclare hors sujet, c'est tout.

**M. Blaikie:** Je comprends.

**Le président:** Un des postes budgétaires du ministère porte le titre «Paiements à VIA», et c'est pourquoi j'ai permis que vous posiez la question. Il représente quelque 500 millions de dollars, qui font partie des 2,5 milliards de dollars.

**M. Blaikie:** J'espère que ce que vous venez de dire va être imputé à votre temps de parole, monsieur le président, et pas au mien.

**Le président:** Mon temps sera écourté.

**M. Blaikie:** Pour ce qui est de l'avenir de l'atelier de VIA à Winnipeg, le ministre se souviendra que je lui ai posé une question là-dessus à la Chambre, il y a quelque temps. Je m'inquiète de ce que le prochain atelier de VIA sera construit à Vancouver, ce qui est naturel. Je ne suis pas contre la construction d'un atelier à Vancouver, mais je crains que VIA, en tentant d'atteindre ses divers objectifs, se retrouve avec un atelier à Vancouver, un à Toronto, et peut-être un à Montréal, et pourtant rien à Winnipeg. VIA sera dans la situation fort difficile d'essayer de faire circuler ses locomotives et son matériel d'un bout du pays ou de l'autre vers Winnipeg, et retour, pour le renvoyer aux ateliers désignés, sans qu'il existe quoi que ce soit à Winnipeg.

L'expérience ferroviaire a démontré plus d'une fois qu'au Canada, étant donné notre climat, il était peu réaliste de faire circuler du matériel vers Winnipeg en provenance d'une extrémité du pays ou de l'autre sans avoir à Winnipeg même, surtout en hiver, des installations permettant de régler les problèmes qui surgissaient. Je me demande si, à l'aube de cette nouvelle ère, on a pensé à accélérer la construction d'un atelier à Winnipeg pour les raisons que je viens d'énoncer.

**M. Mazankowski:** Comme vous l'avez dit plus tôt, nous avons quelques problèmes d'encaisse. Je trouve plutôt étrange que M. Blaikie propose que Vancouver bénéficie d'un atelier plutôt que Winnipeg. Je m'en étonne, car cela signifie qu'il sous-estime l'importance stratégique de Winnipeg dans l'ensemble du réseau de transport.



[Text]

location like Winnipeg in terms of the overall transportation network.

**Mr. Blaikie:** You are putting words in my mouth, Mr. Minister.

**Mr. Mazankowski:** I am not sure whether VIA management and the board are considering that. Naturally our primary focus right now is to try to get some new equipment and to improve their ability to conduct a rail passenger operation in an effective way with some clout and a clear mandate within which they can do that work.

**Mr. Blaikie:** Just for the record, Mr. Chairman, I was not underestimating the strategic importance of Winnipeg; I was implying that VIA was, and that they should think twice about leaving Winnipeg out of their near-term plans.

I would like to ask the Minister a question with respect to another railway issue having to do with the future of the Moncton shop, which has been raised a number of times.

• 2030

I wonder if he could indicate, for everyone concerned, whether they are in Moncton or in Transcona or in Pointe Saint-Charles, or wherever they happen to be concerned about this, what kind of time we are looking at for a decision so people, particularly employees of the railway but everyone who is concerned, will be able to plan their lives accordingly. There has been a lot of uncertainty, as the Minister knows. Are we nearing a resolution of that uncertainty about the future of Moncton and the rationalization of the back shop in CN?

**Mr. Mazankowski:** As the hon. member knows, I am sure, we have three main shops in Canada. There is, at present, overcapacity. The capacity problem is still being actively considered and studied by CN. The report is to be completed some time before mid-1986. Various options are being looked at, but the fact of the matter is that you have to remember that CN has to provide the service that is necessary in the regions where the traffic is generated and to quite an extent there has been quite a fall-off in traffic in the Atlantic region. As a result, with the combination of the fall-off in traffic and the improvements in technology and improvements in the equipment, the work force has been gradually shrunk.

But various options are being looked at, and I think any delay in resolving this issue once and for all is only occurring because we want to make sure that the decision that will be taken will be the best for the people of Moncton and the best for CN.

One should not overlook, as well, the fact that in so far as Moncton is concerned, as I said in the House today, the City of Moncton is very well represented by CN personnel: over 4,000 people out of a work force of 6,500 in the Atlantic region. There are over 4,100 employees of CN in Moncton. I think they should be very grateful for that.

There is certainly no intention of CN pulling out of Moncton, but there is going to be some rationalization and adjust-

[Translation]

**M. Blaikie:** Vous me mettez des paroles dans la bouche, monsieur le ministre.

**M. Mazankowski:** Je ne suis pas sûr que la gestion et le conseil d'administration de VIA aient songé à Winnipeg. Naturellement, notre première préoccupation, actuellement, est le nouveau matériel et l'amélioration de l'efficacité de l'exploitation du service voyageurs, et VIA s'emploie à s'acquitter du mandat très clair qu'elle a reçu à cette fin.

**M. Blaikie:** Monsieur le président, je tiens à préciser que je ne sous-estime pas le rôle de plaque tournante de Winnipeg. Je disais que VIA laissait de côté Winnipeg et qu'elle devrait réfléchir longuement aux conséquences que cela pourrait avoir lors de l'élaboration de ses plans à moyen terme.

Je voudrais poser une question au sujet d'un autre enjeu ferroviaire, qui concerne l'avenir de l'atelier de Moncton, dont on a parlé à plusieurs reprises.

Pourriez-vous signaler aux intéressés de Moncton, de Transcona ou de Pointe-Saint-Charles, ou d'ailleurs, quand la décision sera prise, pour que les gens, surtout les employés du chemin de fer, mais aussi d'autres, sachent à quoi s'en tenir pour leur plan de carrière. Il y a beaucoup d'incertitude qui a entouré cette question, et vous le savez, monsieur le ministre. Est-ce que l'incertitude concernant l'avenir de Moncton et la rationalisation de l'atelier secondaire du CN sera dissipée bientôt?

**M. Mazankowski:** Comme le député le sait, j'en suis sûr, nous avons trois ateliers majeurs au Canada. Actuellement, nous avons une surcapacité. Le problème de capacité est encore étudié activement par le CN. Le rapport sur cette question doit être présenté avant juin 1986. Diverses possibilités sont envisagées, mais à la vérité, il ne faut pas oublier que le CN doit offrir un service qui est nécessaire dans les régions où le trafic le justifie, et on a constaté dans la région atlantique une chute importante du trafic. Par conséquent, cette diminution du trafic et les améliorations technologiques et matérielles ont entraîné une réduction graduelle des effectifs.

Diverses possibilités sont étudiées à l'heure actuelle, cependant, et s'il y a des retards dans le règlement de cette question une bonne fois pour toutes, c'est parce que nous voulons nous assurer que la décision qui sera prise représentera ce qu'il y a de mieux pour la population de Moncton et pour le CN.

On ne devrait pas oublier en outre le fait que, comme je l'ai dit à la Chambre aujourd'hui, Moncton est très bien représentée dans les effectifs du CN: il y a plus de 4,000 habitants de Moncton sur les 6,500 employés du CN de la région atlantique. Le CN a plus de 4,100 employés à Moncton. Je pense qu'on devrait se réjouir de cela.

Le CN n'a absolument pas l'intention de quitter Moncton, mais il faudra rationaliser l'exploitation et régulariser les

[Texte]

ment to meet the realities of the traffic and the workload that occur there.

**The Chairman:** I am very interested in his answers, Mr. Blaikie. You have another question—you are basically just on the margin here—if it is on the same subject.

**Mr. Blaikie:** It is not. I was going to open up a whole new . . .

**The Chairman:** Oh, okay.

I would like other members to complete the first round, and then I am going to come back, perhaps, and ask some questions as chairman on this issue.

Mr. Taylor.

**Mr. Taylor:** Mr. Minister, there appears to have been a rash of train accidents in the last few months. I believe your department has investigated every one of them. Is a log kept on the causes of these accidents and are one or two main features standing out conspicuously as the cause? I think every accident has a cause.

For instance, a few years ago in the Department of Highways in Alberta I always took the stand that the drivers on highways should be an example to everybody in the province and every other department. But there were a number of accidents one year. In analysing them we found that half of them were in backing up so we took special stress then in dealing with backing up a vehicle. Most of it was human error: they did not bother to look; they just started to back up.

I am wondering if there is some human error or mechanical failure that stands out conspicuously in some of these accidents that have happened recently.

**Mr. Mazankowski:** Later this week, or perhaps next week, the CTC will be issuing a report on the accidents that have occurred from January 1, 1984 to March 21, 1986.

• 2035

If you recall, I asked them to look at that and to look at the accidents over that period of time to determine whether there was any common cause of the accidents that have occurred and to try to identify why there appeared to be a rash of accidents. I have a copy of the report and I think it will be very revealing. The reason it has not been released is because it has not been translated yet.

But one of the interesting things one notes is that from January 1 to March 21, 1985, there was a total of 97 derailments and collisions; that is 97. From January 1 to March 21, 1986, there was a total of 72 derailments and collisions. So that means there were 25 fewer accidents this year than last year. Most people find that hard to believe. The fact of the matter is that there have been some very serious ones.

[Traduction]

choses, de façon à faire face aux réalités du trafic et de la charge de travail là-bas.

**Le président:** Les réponses du ministre m'intéressent vivement, monsieur Blaikie. Vous voulez poser une autre question, mais votre temps de parole tire à sa fin. Si elle est sur le même sujet . . .

**M. Blaikie:** Non. Je voulais amorcer une toute nouvelle . . .

**Le président:** Je vois.

J'aurais voulu que les autres députés aient un premier tour et, ensuite, si le temps le permet, je voudrais poser des questions à titre de président, sur ce sujet précisément.

Monsieur Taylor.

**M. Taylor:** Monsieur le ministre, il semble qu'il y ait eu une vague d'accidents ferroviaires au cours des derniers mois. Je crois savoir que votre ministère a fait enquête dans chacun des cas. Est-ce qu'on garde un registre des causes de ces accidents et, dans l'affirmative, a-t-on pu constater qu'une ou deux causes revenaient souvent? Je pense qu'il y a une cause à tout accident.

Par exemple, il y a quelques années, quand j'étais au ministère de la Voirie de l'Alberta, je préconisais que les automobilistes sur les grandes routes donnent l'exemple au reste de la province et aux autres ministères. Une année, nous avons constaté un certain nombre d'accidents. Après analyse, nous avons découvert que la moitié d'entre eux s'étaient produits quand les automobilistes faisaient marche arrière, et nous avons mis l'accent sur ce problème-là précisément. Dans la plupart des cas, c'était une erreur humaine: le conducteur ne se donnait pas le mal de regarder et il faisait tout simplement marche arrière.

Je me demande s'il y a une erreur humaine, ou encore un vice mécanique, qui se retrouve souvent dans ces accidents qui se sont produits récemment.

**M. Mazankowski:** Un peu plus tard cette semaine, ou peut-être la semaine prochaine, la CCT publiera un rapport sur les accidents qui se sont produits entre le 1<sup>er</sup> janvier 1984 et le 21 mars 1986.

Vous vous souvenez que je leur ai demandé de passer en revue tous les accidents survenus durant cette période afin de voir si une cause commune s'en dégage et tenter de déterminer les raisons de ce qui paraît être une série noire. J'ai ici ce rapport et je pense qu'il sera très révélateur. La raison pour laquelle il n'a pas encore été publié est que la traduction n'en est pas prête.

L'un des éléments intéressants que l'on relève est que du 1<sup>er</sup> janvier au 21 mars 1985, il s'est produit un total de 97 déraillements et collisions; donc 97. Du 1<sup>er</sup> janvier au 21 mars 1986, il y a eu un total de 72 déraillements et collisions. Cela signifie qu'il y a eu 25 accidents de moins cette année que l'année dernière. La plupart des gens ont du mal à le croire, mais c'est parce que cette année, il s'en est produit quelques-uns de très graves.



*[Text]*

To answer the question of whether or not there are any common causes, the answer is essentially no. The CTC provided this to me in a preliminary way earlier. They did express some concerns about certain elements, but I think, Mr. Taylor, in light of your question, you will find the report most interesting and very revealing.

**Mr. Taylor:** Thank you very much. I will not bother pursuing that, then, and I will look forward to reading that report.

There is just one other question. Would you recall how many of these accidents were at level crossings?

**Mr. Mazankowski:** Those were not level crossing accidents, Mr. Taylor; those were strictly derailments and collisions. The number of crossing accidents is down considerably, as is the number of people who have been killed. There were 56 last year, which is the lowest ever.

The other thing one should recognize is that in the Canadian system any damage that occurs over \$750 is classified as an accident. So you do not have to do much damage on a train to have it go down on the record books as an accident. This is why it is very difficult to compare Canada's record with the European record or with the United States' record, because they all have different reporting procedures.

The other thing is that, of the collisions that are incurred, most of the collisions occur in the yard. Some of the railway critics will use the collisions as an example of a deterioration in safety, but most of these are bumps and bruises that occur in the yard. I think the committee members who are interested in this will find the report very interesting not only from a statistical point of view, but indeed, from the point of view of learning a little more about our system and how it compares to others.

**Mr. Taylor:** I have just one other question along that line in regard to policy. A few years ago the level crossing fund was set out, and each provincial government applied for funds for certain crossings. I think most provinces made an analysis of how many railway crossings there were in the province, how many were on main highways, how many were protected, how many were not protected at all and so on. It then gave you the possibility of working towards the total protection of every level crossing.

Then the federal government changed its method and simply gave a lump sum to the provinces, and as a result, there was not a continued effort to protect level crossings. It was used for many other worthwhile things, but not for protecting level crossings. I wonder if any thought is being given to going back to a level crossing fund that is going to be specifically for level crossings.

*[Translation]*

Pour répondre à la question de savoir s'il y a des causes communes, la réponse est non. La CCT m'avait déjà donné précédemment les résultats préliminaires de sa compilation. Elle s'inquiète de certains éléments mais, pour répondre à votre question, monsieur Taylor, je pense que vous trouverez dans le rapport des renseignements très intéressants et fort révélateurs.

**M. Taylor:** Je vous remercie. Je ne vais donc pas m'attarder là-dessus et j'attends avec impatience de lire ce rapport.

Il me reste encore une autre question. Vous souvenez-vous combien de ces accidents sont survenus à des passages à niveau?

**M. Mazankowski:** Les accidents survenus à des passages à niveau ne figurent pas dans ces chiffres, monsieur Taylor, uniquement les déraillements et les collisions. Le nombre d'accidents à des passages à niveau est en recul sensible, de même que le nombre des décès accidentels. Il y en a eu 56 l'année dernière, soit le chiffre le plus bas jamais enregistré.

Il ne faut pas oublier non plus que dans le système canadien, tout incident donnant lieu à un dommage de plus de 750\$ est catégorisé comme un accident. Il suffit donc de peu de choses pour figurer dans les statistiques d'accidents. C'est la raison pour laquelle il est tellement difficile de comparer les chiffres canadiens avec ceux de l'Europe ou des États-Unis, car les bases statistiques sont toutes différentes.

L'autre point est que, dans le cas des collisions, la plupart interviennent dans les gares. Certains critiques des chemins de fer vont citer le nombre des collisions comme exemple de la détérioration de la sécurité, mais dans la plupart des cas, il s'agit de heurts un peu trop vifs dans les gares. Les membres du Comité qui s'intéressent à cela trouveront dans le rapport des choses très intéressantes, non seulement du point de vue statistique, mais également d'un point de vue général. Ils apprendront à mieux connaître notre système et la façon dont il se compare avec d'autres.

**M. Taylor:** Je n'ai qu'une autre question sur ce sujet, concernant la politique suivie. Un fonds a été constitué il y a quelques années pour l'élimination des passages à niveau, et chaque gouvernement provincial a demandé des crédits pour la suppression de certains d'entre eux. Je crois que la plupart des provinces ont répertorié le nombre total de leurs passages à niveau, le nombre coupant les routes principales, le nombre des passages à niveau protégés, le nombre qui n'était pas protégé du tout, etc. Cela vous a permis de planifier la protection totale de tous les passages à niveau.

Le gouvernement fédéral a ensuite changé de procédure et s'est contenté de verser une somme forfaitaire aux provinces, ce qui fait que l'effort d'équipement des passages à niveau en a souffert. Cet argent a servi à beaucoup d'autres choses utiles, mais non pas à l'équipement des passages à niveau. J'aimerais savoir si l'on envisage de revenir à un fonds qui serait spécifiquement réservé aux passages à niveau.

[Texte]

• 2040

**Mr. Mazankowski:** That is handled, Mr. Taylor, by the CTC, and there is an annual appropriation of \$10 million. I think there are about 36,000 level crossings in Canada.

**Mr. Taylor:** That is earmarked for level crossings?

**Mr. Mazankowski:** The \$10 million is earmarked for level crossings. There is a cost-sharing arrangement that applies as well.

**Mr. Taylor:** There is one other point I would like to deal with briefly. Mr. Benjamin was dealing with the geography of our country, and how it makes the transportation very difficult. For many, many years, coming from a coal-mining town, we tried to get Alberta coal into the Ontario market. We got a little in. But a subsidy was paid by the federal government for a number of years on every carload of coal, and then that was discontinued, so the coal market dropped off.

I know you can get coal from the United States cheaper in Ontario, but I am wondering if a study has ever been made comparing the subsidy helping to assist bringing the coal from Alberta and Saskatchewan to Ontario and what we have to pay for cleaning up acid rain by buying American coal. The American coal that comes in has 5.5% or higher sulphur content. The Alberta coal, and some Saskatchewan coal, has less than 0.5% sulphur content. It seems to me, now that we are spending millions of dollars cleaning up acid rain, that we probably could have saved that and given a lot of work in Canada, and helped our railways, if we had continued the subsidies. Has any study been made of that, or is the department thinking about it?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, Mr. Mulder is familiar with this. I understand there is a study that has been conducted, and perhaps he can comment on it.

**Mr. N. Mulder (Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination, Department of Transport):** Yes, a study is under way with the Ontario government, the Alberta government, the Department of Industry, Mines and Resources, and the Department of Environment and Transport Canada—five of us—to look at the economics of bringing in coal from the U.S. versus the economics of bringing it in from Alberta and elsewhere in western Canada into Ontario. The work has not been completed yet, but we hope it will be done some time in the next two or three months, to see whether or not there is some kind of break-even point where it might be in our interest to get more coal shipped. Some coal is being shipped now through Ontario Hydro and so on into northern Ontario, very significant quantities, but the idea is to go further, into southern Ontario.

Just a point of correction. I believe the subventions the hon. member was talking about earlier applied largely to coal

[Traduction]

**M. Mazankowski:** C'est la CCT qui s'occupe de cette question, monsieur Taylor, et il y a un crédit annuel de 10 millions de dollars. Je crois qu'il existe environ 36,000 passages à niveau au Canada.

**M. Taylor:** Cette somme est-elle affectée aux passages à niveau?

**M. Mazankowski:** Oui, ces 10 millions de dollars sont affectés aux passages à niveau, et il existe également à cet effet une entente de partage des coûts.

**M. Taylor:** Il y a encore une question que je voudrais brièvement aborder. M. Benjamin parlait de la géographie de notre pays, qui rend les transports si difficiles. Je suis originaire d'une ville houillère, et pendant de nombreuses années, nous avons essayé d'envoyer la houille de l'Alberta sur les marchés de l'Ontario. Nous y sommes parvenus pour de petites quantités, mais pendant plusieurs années le gouvernement fédéral versait une subvention par wagon de charbon, puis il y a mis fin, et le marché du charbon s'est effondré.

Je sais que l'Ontario peut se procurer à meilleur marché le charbon des États-Unis, mais je me demande si on a jamais entrepris une étude pour comparer la dépense en subventions du charbon en provenance de l'Alberta et de la Saskatchewan à destination de l'Ontario et ce que nous coûte en pluies acides le charbon que nous achetons aux États-Unis. Ce charbon a en effet une teneur en soufre d'au moins 5,5 p. 100, alors que le charbon de l'Alberta et, dans une certaine mesure, de la Saskatchewan, contient moins de 0,5 p. 100 en soufre. Nous dépensons maintenant des millions de dollars à réparer les dégâts de la pluie acide; nous aurions probablement pu nous épargner cela, tout en fournissant des emplois au Canada et en aidant nos chemins de fer, si nous avions maintenu les subventions. Cette question a-t-elle été étudiée, ou le ministère y songe-t-il?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, c'est M. Mulder qui est spécialiste de cette question. Je crois savoir qu'une étude a été faite, et je vais lui demander de vous en parler.

**M. N. Mulder (sous-ministre adjoint, Politique et Coordination, ministère des Transports):** Oui, une étude a été entreprise par les gouvernements de l'Ontario et de l'Alberta, par le ministère de l'Industrie, des Mines et des Ressources, par le ministère de l'Environnement et par celui des Transports—cinq en tout—pour comparer ce qu'il en coûte d'importer le charbon des États-Unis ou de le faire venir en Ontario de l'Alberta et d'autres parties de l'Ouest. Cette étude n'est pas encore terminée, mais nous espérons qu'elle le sera dans les deux ou trois prochains mois, pour savoir s'il existe ou non un seuil de rentabilité à partir duquel il pourrait être de notre intérêt de faire venir plus de charbon par bateau. D'ores et déjà, d'assez grandes quantités de charbon sont ainsi transportées par Hydro-Ontario, entre autres, à destination du nord de l'Ontario, mais on envisage d'aller plus loin, jusqu'au sud de l'Ontario.

Permettez-moi une précision. Je crois que les subventions dont parlait tout à l'heure le député s'appliquent surtout au charbon que l'on transporte de l'Est du Canada vers le Canada



[Text]

moving from eastern Canada into central Canada, under the assistance for coal mining in Cape Breton and New Brunswick.

**An hon. member:** And the Drumheller valley too.

**Mr. Taylor:** In that study, are unit trains being considered?

**Mr. Mulder:** Yes, the economics of going in with unit trains.

**The Chairman:** I would like to ask two supplementary questions, just to clarify, or perhaps to get further amplification of, the answers. I think they are interesting.

Mr. Minister, you mention the \$750 damage for a reporting accident. Is any mechanism in place, with all this modern technology you have talked about in reference to Moncton, and we all know is there... is there any way in terms of international associations to try to get some uniformity in reporting practices so there can be a justified and valid comparison as to what is an accident and what is not?

**Mr. Mazankowski:** It would certainly help in making comparative judgments. In so far as the North American scene is concerned, the Association of American Railroads, of which our two railroads are members, I think they work very closely.

The other thing that will undoubtedly be a part of the proposed new rail safety act is perhaps consideration of bringing a more realistic norm. We will naturally be comparing with the United States to see if we can set the stage for a better comparison.

**The Chairman:** Having once practised law before I became a politician, I was interested in uniformity of legislation in Canada. We talk about free trade with the States. We do not have free trade in the country. Is there anyone designated in your own department, from your ADMs down through, to have liaison and relationship with other railways, be it in North America or Europe, to get a uniform procedure in reporting practice? Then there can be valid comparisons on this subject, which takes on an interest in the public domain in direct ratio to the number of accidents.

• 2045

**Mr. Mazankowski:** In that regard, Mr. Chairman, the CTC, which is the regulator, applies the safety standards and does the investigation. The CTC has monitored it. I think we have two opportunities here—the new rail safety legislation, which we are going to bring forth, and the multi-modal accident investigating body, which we hope to have developed in due course. That may be an opportunity for us to explore that.

**The Chairman:** Perhaps when the CTC comes before the committee, we can explore this with them, too.

**Mr. Mazankowski:** Certainly.

[Translation]

central, dans le cadre de l'aide aux mines du Cap-Breton et du Nouveau-Brunswick.

**Une voix:** Également de la vallée de Drumheller.

**M. Taylor:** Est-il question de trains-blocs dans cette étude?

**M. Mulder:** Oui, on étudie l'aspect économique de l'utilisation de trains-blocs.

**Le président:** À titre d'éclaircissement, je voudrais poser deux questions complémentaires, ou peut-être, tout simplement, vous demander de préciser certaines de vos réponses, qui m'ont paru intéressantes.

Monsieur le ministre, vous parlez de l'indemnisation de 750\$ pour signaler un accident. Avec toute la technologie moderne dont vous avez parlé à propos de Moncton, existe-t-il un mécanisme... Existe-t-il une possibilité pour que les associations internationales essaient d'imposer une certaine uniformité au signallement d'accidents, afin qu'il y ait une façon uniforme et valide de décider ce qui constitue un accident et ce qui n'en constitue pas un?

**M. Mazankowski:** Ce serait certainement fort utile pour faire des comparaisons. En ce qui concerne notre continent, nos deux sociétés de chemins de fer sont membres de l'*Association of American Railroads* et travaillent, je crois, en collaboration étroite.

Nous comptons également incorporer dans le nouveau projet de loi sur la sécurité des chemins de fer des normes plus réalistes. Nous regardons évidemment ce qui se fait aux États-Unis, pour voir comment procéder à de meilleures comparaisons.

**Le président:** Avant d'entrer en politique, j'exerçais la profession de juriste, et l'une des questions qui m'intéressaient était l'uniformité des lois au Canada. Nous parlons de libre-échange avec les États-Unis, mais nous n'avons pas de libre-échange à l'intérieur de notre pays. Existe-t-il dans votre propre ministère des gens qui, jusqu'à l'échelon de sous-ministre adjoint, ont pour mission d'établir des liaisons avec les autres chemins de fer, en Amérique du Nord ou en Europe, pour normaliser les déclarations d'accident? C'est à ce moment-là qu'il est possible de faire des comparaisons valides qui éveillent d'autant plus d'intérêt dans le public que le nombre d'accidents est plus élevé.

**M. Mazankowski:** À cet égard, monsieur le président, la CCT, qui a le pouvoir de réglementation, applique les normes de sécurité et procède aux enquêtes. La CCT suit la question. Deux possibilités s'offrent à nous: d'une part, le nouveau projet de loi sur la sécurité des chemins de fer, que nous allons déposer à la Chambre, et l'organisme d'enquête sur les accidents des différents moyens de transport, que nous espérons mettre sur pied dans les plus brefs délais. Ce sera pour nous une possibilité d'étudier cette question.

**Le président:** Peut-être pourrions-nous interroger là-dessus la CCT lorsqu'elle comparaitra devant le Comité.

**M. Mazankowski:** Certainement.

[Texte]

**The Chairman:** I will write them first, so they will have some answers for us when they come.

The other question is on the railway upgrading of the crossings. You say there is a fund of \$10 million. Within your department—it may be Mr. Mulder's area—is there any general figure of what it costs to upgrade a crossing? Now, I suppose it is a big problem between cities and the country, but is there any flat figure, an average figure, that will give us some perspective as to what \$10 million is really worth?

**Mr. Mazankowski:** The level crossings are for improvements, such as bells and lights, etc. You have the other program, which is the grade separation program . . .

**The Chairman:** Okay, it is the \$10 million . . .

**Mr. Mazankowski:** —which is different and apart from that. Under the grade separation program, the existing policy is that the federal government contributes 50% and the municipality or the province contributes the other 50%.

On average, I think these run somewhere in the order of \$5 million to \$6 million, do they not? The grade separation . . .

**Mr. Mulder:** The grade separation . . .

**Mr. Mazankowski:** Now on the other . . .

**Mr. Victor Barbeau (Assistant Deputy Minister, Surface, Department of Transport):** Lights and bells, \$50,000 . . .

**Mr. Mazankowski:** Mr. Barbeau can give you the details.

**Mr. Barbeau:** If my memory serves me right, lights and bells run about \$50,000 or \$60,000 for installation. If you add gates, that is, the whole protection, you are usually talking about \$150,000.

These are paid mainly out of funds provided by the CTC, out of the \$10 million that the Minister referred to, and then the municipality and province are charged with the maintenance of this equipment. The railway pays a small amount too.

With regard to grade separations, you are talking about quite a variation of costs. They can go from a couple of million of dollars to big ones that are in the \$25 million to \$30 million range.

**The Chairman:** I do not want to pursue it, but I am glad Mr. Taylor opened it up. I just wonder, as a last question—perhaps you do not have the information—is that \$10 million fund an ongoing fund? How many crossings do we have that are not protected or improved; in other words, where the work could be done?

**Mr. Barbeau:** The answer to your first question is, yes, it is an ongoing fund. It is lodged within the CTC, \$10 million a year. How many are still unprotected and how many have no

[Traduction]

**Le président:** Je vais en avertir la CCT par écrit, afin qu'elle ait des réponses toutes prêtes lorsqu'elle comparaitra.

L'autre question porte sur l'amélioration des passages à niveau, pour lesquels vous dites qu'il existe un crédit de 10 millions. Est-ce qu'on sait, dans votre ministère—c'est peut-être M. Mulder qui est chargé de la question—combien il en coûte, d'une façon générale, pour améliorer un passage à niveau? Il doit y avoir une différence considérable selon que le passage à niveau se trouve dans une ville ou dans la campagne, mais est-ce qu'on connaît le chiffre moyen qui nous permettrait d'évaluer ce qu'on peut vraiment faire avec 10 millions de dollars?

**M. Mazankowski:** Il existe un programme pour l'amélioration des passages à niveau, en les équipant, par exemple, d'une signalisation lumineuse et sonore, et un autre programme, celui de l'étagement des voies . . .

**Le président:** Très bien, mais ces 10 millions de dollars . . .

**M. Mazankowski:** . . . qui est bien distinct du premier. Dans le cadre du programme d'étagement des voies, le gouvernement fédéral et la municipalité, ou la province, participent à 50 p. 100.

Ce programme doit coûter de 5 à 6 millions de dollars, n'est-ce pas? Le programme d'étagement des voies . . .

**M. Mulder:** Le programme d'étagement des voies . . .

**M. Mazankowski:** Mais par ailleurs . . .

**M. Victor Barbeau (sous-ministre adjoint, Administration canadienne des transports de surface, ministère des Transports):** Signalisation lumineuse et sonore, \$50,000 . . .

**M. Mazankowski:** M. Barbeau peut vous donner les détails.

**M. Barbeau:** Si j'ai bonne mémoire, la signalisation lumineuse et sonore coûte de 50 à 60,000\$ par passage à niveau. Si vous ajoutez des barrières, si vous assurez la protection complète, les travaux vous reviennent à environ 150,000\$.

Cet argent provient essentiellement des 10 millions de dollars dont parlait le ministre, et est versé par la CCT, et la municipalité et la province sont alors responsables de l'entretien de ce matériel. Les chemins de fer en paient également une petite partie.

En ce qui concerne l'étagement des voies, les coûts diffèrent considérablement et vont d'un ou deux millions de dollars à de grosses sommes, de l'ordre de 25 à 30 millions de dollars.

**Le président:** Je ne veux pas entrer davantage dans les détails, mais je suis heureux que M. Taylor ait abordé la question. J'aimerais simplement savoir—ce sera ma dernière question, et vous n'avez peut-être pas l'information—si ces 10 millions de dollars constituent un fonds permanent. Combien existe-t-il de passages à niveau qui ne sont ni protégés ni modernisés? Autrement dit, où il y aurait du travail à faire?

**M. Barbeau:** Je peux répondre à votre première question par l'affirmative: il s'agit d'un fonds permanent de 10 millions par an accordés à la CCT. Quant aux nombreux passages à niveau



## [Text]

protection at all? I am afraid I cannot tell you from memory, but it is certainly in the large thousands.

**The Chairman:** Perhaps, Mr. Minister, Mr. Barbeau could write a letter to the clerk. I would be interested for two reasons: one, we have expended the \$10 million every year, I presume, and second, we have  $x$  number of crossings that are still unprotected.

**Mr. Mazankowski:** We have 525 priorities that require grade separations.

**The Chairman:** No, I am not talking about the grade separations.

**Mr. Mazankowski:** Yes, I know that.

**The Chairman:** I appreciate the grade separations, but I am talking about that \$10 million fund. I would be interested, assuming that we have spent the \$10 million every year, to know how many crossings are still unprotected.

**Mr. Mazankowski:** We will get you that information.

**The Chairman:** That would be very interesting. Mr. Reid.

**Mr. Benjamin:** It is a safe bet that it will be another 100 years.

**Mr. Reid:** Thank you, Mr. Chairman.

**Mr. Mazankowski:** You keep complaining about it.

**Mr. Benjamin:** There are 100,000 more level crossings still around.

**The Chairman:** I appreciate there are quite a few out there.

**Mr. Reid:** I come from the west and was born and raised on a farm. I have known the odd Clydesdale that missed one of those level crossings—they were not there.

Mr. Minister, I want to welcome you to the committee, especially this evening. The chairman may have already informed you that there is a formal establishment of a subcommittee to concern itself with the future of the St. Lawrence Seaway.

I would like to explore one or two things with you in preparation for, or even in anticipation of, questions that might be posed and answers that might be given.

• 2050

First, your loyal servants around this standing committee, and you will recognize they are a lean and hungry, newly reformed committee—some of the faces are still the same—passed the Canada Shipping Act with all due urgency and consideration, but one clause, clause 4, remained almost intact, at least substantially.

Is there anything that you, as the Minister, might be able to tell us now, having regard to the earlier comment with 15% or

## [Translation]

sans protection, ou sans protection suffisante, je ne saurais vous le dire de mémoire, mais il s'agit certainement de plusieurs milliers.

**Le président:** M. Barbeau pourrait peut-être donner ces renseignements au greffier, monsieur le ministre. Ils nous intéresseraient à deux titres: d'une part, ces crédits ont été dépensés chaque année, j'imagine, et d'autre part, il reste toujours encore un nombre considérable de passages à niveau non protégés.

**M. Mazankowski:** Nous avons 525 cas prioritaires pour l'étagement des voies.

**Le président:** Non, je ne parle pas de l'étagement des voies.

**M. Mazankowski:** Oui, je le sais.

**Le président:** Je comprends l'intérêt de l'étagement des voies, mais je vous parle du crédit de 10 millions de dollars. À supposer que nous ayons dépensé cet argent chaque année, j'aimerais savoir combien il reste de passages à niveau à protéger.

**M. Mazankowski:** Nous vous ferons parvenir cette information.

**Le président:** Ce serait fort intéressant. Monsieur Reid.

**M. Benjamin:** Je ne serais pas étonné qu'il nous faille un siècle.

**M. Reid:** Je vous remercie, monsieur le président.

**M. Mazankowski:** Vous n'arrêtez pas de vous plaindre de cela.

**M. Benjamin:** Il y a encore 100,000 passages à niveau.

**Le président:** Je sais bien qu'il y en a un grand nombre.

**M. Reid:** Je suis originaire de l'Ouest, je suis né dans une ferme et j'y ai été élevé. Je me rappelle du cas où une Clydesdale manquait l'un de ces passages à niveau pour la bonne raison qu'il n'y en avait pas.

Monsieur le ministre, je voudrais vous souhaiter la bienvenue au Comité, en particulier ce soir. Le président vous a probablement déjà annoncé qu'un sous-comité a été officiellement constitué pour se pencher sur l'avenir de la voie maritime du Saint-Laurent.

En préambule aux questions qui vont être posées et aux réponses qui leur seront peut-être données, j'aimerais vous interroger sur certains points.

Les loyaux serviteurs qui constituent ce Comité permanent nouvellement remanié—et malgré la présence de certains des anciens membres, vous reconnaîtrez qu'ils constituent de jeunes loups—ont fait adopter avec célérité la Loi sur la marine marchande du Canada, à l'exception d'un article, l'article 4, qui, pour l'essentiel, est resté pratiquement intact.

Vous parliez tout à l'heure d'un recouvrement de 15 p. 100, ou moins. Pouvez-vous nous dire à ce propos, en tant que

## [Texte]

less than 15% recovery, the allocation of charges to the various types of craft that use the St. Lawrence Seaway? And how might we work toward maximizing the benefit of this great natural waterway?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, first of all, I am not sure whether Mr. Reid is reading the same bill as I am. I thought there were some very substantial changes made to clause 4, a number of safeguards that were built into it which I think will provide a framework for ensuring that any costs that are imposed would be done in a fair and equitable manner.

I find the politicians are still sort of singing the same song now as they were before. Yet, in my discussions with the industry, they are generally quite happy with the mechanisms we have put in place. In fairness, I think you are looking at a bill of \$824 million and you have a cost recovery of roughly 3%, and we have made it clear that all we are looking for is something in the order of \$20 million. We have deferred the application until 1988. We set up a consultative committee to go out and try to establish a framework for the imposition of these costs.

I do not know why people try to single out the St. Lawrence Seaway as the only entity that is going to be applied the charge. It may very well have some charges levelled against it, but there is certainly a lot more to the marine sector than simply the St. Lawrence Seaway. And we would hope that in the broad consultation that takes place, which is representative of all aspects of the trade and the industry, we can up with the kind of mechanism that will be fair and equitable and will distribute some portion of the costs in a fair manner.

**Mr. Reid:** I hesitate to interject, Mr. Minister, but I specifically mentioned the St. Lawrence Seaway because of the study—and I trust there will not be anything to intervene with that study that is proposed to take place—with respect to the usage of the St. Lawrence Seaway. That was what the request was directed toward, specifically, recognizing as we all do that the icebreakers and the Coast Guard serves the waterways of Canada in a wide range of activities.

I am talking about the St. Lawrence Seaway and I want to know whether or not the department has developed its regulation aspect to any further degree than it did during the time we were considering Bill C-75. I recognize there were substantial changes made, but not with respect to costs and who bears those costs. What answer are we to give to any person, whether we talk in terms of a major carrier or a lesser carrier, about what share of user-pay he will pay, what share of indirect costs he will be asked to share? And when will this consultation that you referred to take place?

**Mr. Mazankowski:** The consultation will take place over the balance of this year, as soon as we get the bill passed and get the committee structured.

If the situation of the Seaway is such as you describe, there may not be any costs appropriated to the Seaway. We are not interested here in putting anybody out of business. We are not here distorting a natural advantage as it applies to one service versus another. This is what the consultative process is all

## [Traduction]

ministre, quelle est la répartition des charges entre les diverses catégories de bateaux qui naviguent sur la voie maritime du Saint-Laurent? Qu'est-ce que nous pourrions faire pour tirer davantage profit de cette grande voie d'eau naturelle?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je ne sais pas au juste si M. Reid et moi avons le même exemplaire du projet de loi en main. Je pensais qu'un grand nombre de modifications d'importance avaient été apportées à l'article 4 et qu'on y avait apporté des garanties grâce auxquelles toutes les charges qui seraient imposées le seraient de façon juste et équitable.

Cela n'empêche pas les hommes politiques de toujours chanter la même antienne, alors que j'ai constaté, dans mes discussions avec les gens de ce secteur, qu'ils étaient très satisfaits, dans l'ensemble, des mécanismes que nous avons mis en place. Vous avez là une dépense de 824 millions de dollars, et un recouvrement des coûts d'environ 3 p. 100, et nous avons bien insisté sur le fait que tout ce que nous voulions, c'est quelque chose de l'ordre de 20 millions. Nous avons reporté l'application de cette loi à 1988, et avons constitué un comité consultatif qui essaiera de mettre en place une grille d'imposition de ces charges.

Je ne sais pas pourquoi, quand il est question de l'imposition de ces charges, on ne parle que de la voie maritime du Saint-Laurent. Ceux qui empruntent cette voie devront peut-être assumer certaines charges, mais le secteur de la marine est beaucoup plus vaste que cela. Nous espérons qu'avec toutes les consultations qui ont lieu, et qui portent sur tous les aspects du commerce et du secteur, nous parviendrons à mettre en place un dispositif grâce auquel les charges seront distribuées de façon équitable.

**M. Reid:** J'hésite à intervenir, monsieur le ministre, mais si j'ai mentionné spécifiquement la voie maritime du Saint-Laurent, c'est à cause de l'étude sur l'utilisation de cette voie maritime, et j'espère que rien ne viendra entraver cette étude. C'est exactement l'objet de la demande qui avait été faite, reconnaissant, comme nous le faisons tous, que les brise-glaces et la Garde côtière ont des fonctions multiples sur les voies maritimes et fluviales du Canada.

Je parle de la voie maritime du Saint-Laurent et j'aimerais savoir si le ministère est arrivé à un stade plus avancé de la réglementation qu'à l'époque où nous étudions le projet de loi C-75. Certes, des modifications considérables y ont été apportées, mais qui ne touchaient ni les charges ni ceux qui avaient à les supporter. Que répondre à celui—qu'il s'agisse d'un grand ou d'un petit transporteur—qui nous demande quel pourcentage de frais d'utilisateur il doit acquitter, quel pourcentage de coûts indirects lui sera imposé? Et quand la consultation dont vous parlez aura-t-elle lieu?

**M. Mazankowski:** Cette consultation aura lieu dans le courant de l'année, aussitôt que le projet de loi sera adopté et le comité mis sur pied.

Si la situation sur la voie maritime est telle que vous nous la décrivez, ces charges ne lui seront peut-être pas imposées. Nous ne tenons nullement à faire faire faillite à qui que ce soit. Nous ne sommes pas ici pour faire payer davantage à ceux qui exploitent un avantage naturel et pour favoriser un service aux



[Text]

about. I am just telling you that under the deficit reduction exercise we are going through, we have to get \$20 million out of the whole system. And that is a very small portion of the \$824 million that is now paid for by the taxpayers of Canada. Furthermore, as Minister of Transport, I have an obligation under section 3 of the National Transportation Act to treat all modes of transportation with some degree of equity, and some would argue that some modes are treated more equitably than others.

• 2055

**Mr. Reid:** Rather than dwelling any further on the St. Lawrence Seaway, may I just mention that I took the advantage of persuading my wife to take VIA Rail, *The Ocean*, to Halifax and to come back via *The Atlantic*. Everybody should do this once, Mr. Minister.

**The Chairman:** At what time in your marriage did you do this, Mr. Reid?

**Mr. Reid:** It was the desire to serve the people of Canada better through this Transport committee. She was a passenger experiencing this ride on *The Ocean*, and it took practically an eternity to go from Moncton to Halifax. The latter part of the trip was even worse than the front part. Meals were unattractive and unappetizing, and service was terrible. Coming back, by the time we got to Saint John we were three hours late. Instead of the customs man knocking at your door at 11 p.m., it was 3 a.m. I wondered, and my wife wondered, why we ever did it.

I wonder if there is new mandated legislation with respect to VIA Rail and how soon it will be before anybody will be able to take VIA Rail with some pleasure and enjoyment.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I regret Mr. and Mrs. Reid's experience. I must say that I get some complaints like those to which you have referred, but we also get some letters that are complimentary. I guess the complaints run higher than the complimentary ones, but there is a bit of an improvement.

I guess we have a bit of an attitudinal problem as well as other things. But I would certainly like to get more details from you and take it up with VIA Rail management, because that is the only way we can try to improve . . .

**Mr. Reid:** We went there with pencil in hand, Mr. Minister.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, the only way we can improve the service is when we have this brought to our attention.

**The Chairman:** Mr. Reid, you have a couple of minutes if you are going to switch the subject. We are going to have lots of chances to . . .

**Mr. Reid:** My next question, then, will be equally as provocative.

[Translation]

dépens d'un autre. C'est justement de cela qu'il sera question au cours des consultations. Mais ce que je puis vous dire, c'est qu'avec la compression du déficit qui est entreprise, nous devons prendre 20 millions de dollars de l'ensemble du système. C'est une toute petite proportion des 824 millions de dollars que paient actuellement les contribuables canadiens. En outre, en tant que ministre des Transports, j'ai l'obligation, aux termes de l'article 3 de la Loi nationale sur les transports, de faire preuve d'équité envers tous les moyens de transport, et certains nous reprochent déjà de favoriser les uns aux dépens des autres.

**M. Reid:** Je ne m'attarderai donc plus à la question de la voie maritime du Saint-Laurent, et je voudrais simplement vous signaler que j'ai persuadé ma femme de prendre l'*Océan*, de Via Rail, pour se rendre à Halifax et de revenir par l'*Atlantique*. Nous devrions tous le faire une fois, monsieur le ministre.

**Le président:** À quelle époque de votre mariage avez-vous fait cela, monsieur Reid?

**M. Reid:** C'était pour démontrer mon dévouement au peuple canadien. Ma femme est donc montée à bord de l'*Océan*, et le voyage de Moncton à Halifax lui a paru une éternité. La dernière partie du voyage est encore pire que la première: le service laissait fort à désirer, et les repas n'étaient rien moins qu'appétissants. Au retour, à l'arrivée à Saint-Jean, nous avions pris trois heures de retard. C'est à trois heures du matin, au lieu de 11 heures du soir, que le douanier a frappé à notre porte, et je me suis demandé, sans parler de ma femme, pourquoi nous nous étions lancés dans cette entreprise.

J'aimerais savoir s'il y a un nouveau projet de loi prévu pour VIA Rail et combien de temps se passera encore avant que nous ne puissions voyager en train dans le confort et avec plaisir.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je déplore ce qui est arrivé à M. et à M<sup>me</sup> Reid. Des réclamations comme les vôtres nous parviennent certes assez souvent, mais nous recevons également des lettres de louanges. Les réclamations sont peut-être plus fréquentes, mais on constate quand même un léger progrès.

C'est beaucoup une question d'attitude, entre autres, mais j'aimerais que vous me fournissiez davantage de détails sur ce voyage, et je les transmettrai alors à la direction de VIA Rail, parce que c'est la seule façon d'essayer d'améliorer . . .

**M. Reid:** Nous y sommes allés le crayon en main, monsieur le ministre.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, si on ne nous signale pas ces choses, il nous est impossible d'y porter remède.

**Le président:** Monsieur Reid, si vous changez de sujet, il vous reste quelques minutes. Nous aurons maintes fois l'occasion de . . .

**M. Reid:** Ma prochaine question, en ce cas, va tout autant vous choquer.

[Texte]

**The Chairman:** Go ahead.

**Mr. Reid:** After the Hamilton airport expenses were made, what do you now consider the short-term future of the Hamilton airport, and what usage will be made of it from a commuter point of view?

**Mr. Mazankowski:** We have a number of trans-border applications currently before the CTC. Another major charter operator is interested in flying out of there. These are all being actively considered. I suspect that these services will be put in place.

One of the problems we have is the access to the airport, which is an inadequate road access. I have taken that up with the provincial Minister of Transport, Mr. Fulton. I have written him a letter and asked that they consider improvements to the access of Hamilton airport. I can only advise you, Mr. Reid, that we are doing everything we can to attract carriers and passengers, and while it may look a little empty right now, I am optimistic that in the near future and in the long term it will be a major productive airport for the region and for the country.

**Mr. Reid:** In connection with one of the runways, perhaps the only one, will that major obstacle be removed in the short term?

**Mr. Mazankowski:** We are working at it.

**The Chairman:** Fine, Mr. Reid. Thank you. Mr. Clifford.

**Mr. Clifford:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, I have three questions. The first one has to do with Air Canada. In light of the *Freedom to Move* and the feeling in the air—no pun intended—that other carriers can compete in the marketplace, what responsibilities does Air Canada have in markets where it has existed for a long time? In other words, can it just simply cancel out of an airport, of a community it has served for many years, strictly on market data, or does it have, because it is publicly owned still, some national responsibilities? What percentage do you see would be involved in making a cancel-out decision?

• 2100

**Mr. Mazankowski:** Air Canada has been undergoing a significant route rationalization within a regulated environment, Mr. Benjamin . . .

**Mr. Benjamin:** [Inaudible—Editor]

**Mr. Mazankowski:** That is right, but it has been a regulated environment, and they have still withdrawn services from certain areas.

Yes, under the relaxed regulation they could remove service, as they do now; but their policy has been that they do not withdraw the service from a community unless there is someone else to move in to provide that service. That has been

[Traduction]

**Le président:** Allez-y.

**M. Reid:** Maintenant que toutes ces dépenses ont été faites pour l'aéroport de Hamilton, quelles sont ses perspectives d'avenir à court terme et dans quelle mesure l'utilisera-t-on pour les vols de courte distance?

**M. Mazankowski:** La CCT a été saisie d'un certain nombre de demandes de vols transfrontaliers. Il y a également un autre organisateur important de vols affrétés qui songe à organiser les départs de cet aéroport. Toutes ces demandes sont à l'étude et ont des chances d'être agréées.

L'une des difficultés, c'est que la route qui mène à l'aéroport n'est pas satisfaisante. J'ai abordé la question avec M. Fulton, ministre provincial des Transports. Je lui ai écrit une lettre lui demandant d'améliorer l'accès à l'aéroport de Hamilton. Tout ce que je puis vous dire, monsieur Reid, c'est que nous faisons tout ce qui est en nos moyens pour attirer les transporteurs et les passagers, et s'il est vrai que l'aéroport paraît parfois désert, je ne doute pas que dans un avenir proche et éloigné, nous en ferons une plaque tournante pour la région et pour le pays.

**M. Reid:** À propos des routes d'accès—il n'en existe qu'une à l'heure actuelle—comptez-vous bientôt lever cet obstacle?

**M. Mazankowski:** Nous nous en occupons.

**Le président:** Très bien, monsieur Reid, je vous remercie. Monsieur Clifford.

**M. Clifford:** Je vous remercie, monsieur le président.

J'ai trois questions à vous poser, monsieur le ministre. La première a trait à Air Canada. Après la publication du rapport *Aller sans entraves*, et avec le sentiment très répandu que notre marché est ouvert à la concurrence, quelles sont les responsabilités d'Air Canada sur les marchés où cette compagnie aérienne a pris pied depuis longtemps? Autrement dit, la compagnie Air Canada peut-elle simplement supprimer ses vols à partir d'un aéroport et cesser, après de nombreuses années, de desservir une collectivité parce que ce n'est plus suffisamment rentable? Ou bien, du fait qu'elle est propriété publique, conserve-t-elle certaines responsabilités nationales? Si elle annulait certains vols, de quel ordre serait le pourcentage?

**M. Mazankowski:** Avec la réglementation de ce secteur, monsieur Benjamin, Air Canada subit des remaniements en profondeur . . .

**M. Benjamin:** [Inaudible—Éditeur]

**M. Mazankowski:** C'est exact, mais c'était un secteur réglementé et il a pourtant fallu supprimer certains services.

Oui, avec l'allègement de la réglementation Air Canada peut annuler certaines lignes, comme elle le fait actuellement mais elle a pour principe de ne supprimer de services que lorsqu'il se trouve quelqu'un pour prendre sa place. C'est de



[Text]

their tradition in the past and I would suspect that would be the policy they would follow in the future.

**Mr. Clifford:** So they simply could not use the rationale of loading factors and this sort of thing? Some other precedents would have to be involved?

**Mr. Mazankowski:** I am suggesting that they could but as a matter of policy they have not without an alternative being put in place if they were to withdraw.

**Mr. Clifford:** Okay.

On VIA Rail, some of my colleagues have asked questions about that. You have talked about the time having come really for VIA Rail to assert itself and that things such as training programs are going to go on and hopefully good service is going to result and this sort of thing, and, yes, there have been changes in servicing of VIA Rail; but I, too, could tell stories of discomfort with VIA Rail.

I have discovered that there is going to be a draft system of personnel who are going to work at VIA Rail. I kind of get the feeling that the people who drive the trains and the people who service the trains do not really want to be there. They are there because they cannot get on with a freight train at CN or someplace else. I understand a draft is going to go into effect at the end of the month.

Can you give us some assurance that those left from the draft, the ones who will be left with VIA Rail, based on seniority I gather, want to be in those jobs and will be a part of this training program so we can have people who really want to work at VIA Rail, be part of it? I guess in short I am saying that the feeling I am getting is that the morale is low at VIA Rail because the people do not really want to work there.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I am not aware of that and perhaps that might be a question that might be more . . .

**The Chairman:** VIA is here.

**Mr. Mazankowski:** —appropriately addressed to the VIA officials when they come before your committee.

**The Chairman:** Yes, I think so.

**An hon. member:** [Inaudible—Editor]

**Mr. Mazankowski:** Yes, that is right. There would be a collective agreement. That is right.

**Mr. Clifford:** Are you telling me you do not know anything about this draft system of employees by seniority going to stay with CN?

**Mr. Mazankowski:** I am not aware of it. It would be a management decision, but I will certainly look into it and get back to you.

**Mr. Clifford:** On the Great Lakes—there has been some discussion of it—is there any thinking or further discussion of the possibility of using the Great Lakes system—not necessarily the canal system, but rather the open water where it applies; I am talking now about something like Lake Michigan, Lake Huron, that sort of thing, where no locks are involved, Lake St. Clair—12 months a year, which effectively

[Translation]

tradition chez Air Canada et c'est une tradition que la compagnie respectera sans doute à l'avenir.

**M. Clifford:** Elle n'a donc pas pu se contenter d'avancer des arguments, par exemple celui des coefficients de remplissage? Il a fallu tenir compte de d'autres précédents?

**M. Mazankowski:** Elle aurait pu le faire, mais elle a adopté pour principe de ne supprimer ses vols que si quelqu'un d'autre les reprenait.

**M. Clifford:** Très bien.

Certains de mes collègues ont posé des questions à propos de VIA Rail, et vous avez dit qu'il était grand temps pour VIA Rail de s'affirmer, de maintenir ses programmes de formation en espérant assurer de la sorte de meilleurs services aux usagers. Certes, nous avons assisté à des changements dans les services de VIA Rail mais moi aussi j'en aurais long à dire sur l'inconfort de certains voyages. J'ai découvert qu'on va désigner d'office ceux qui devront travailler pour VIA Rail.

J'ai l'impression que les conducteurs de train et le personnel des trains de voyageurs n'y est qu'à contre-cœur, parce qu'ils n'ont pu trouver un poste sur un train de marchandises de CN ou ailleurs. On m'a dit qu'à la fin du mois, on mettra en place un système de désignation d'office.

Pouvez-vous nous rassurer en nous disant que ceux qui travailleront pour VIA Rail, à l'ancienneté je crois, tiennent vraiment à faire ce travail et participeront à ce travail de formation afin que le personnel de VIA Rail y travaille réellement par goût? J'ai en effet l'impression que le moral est bas à VIA Rail parce que les gens y sont à contre-cœur.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, j'ignorais cela et ce serait peut-être une question qui devrait . . .

**Le président:** Nous avons le représentant de VIA.

**M. Mazankowski:** . . . être posée aux représentants de VIA lorsqu'ils comparaitront devant votre Comité.

**Le président:** Oui, effectivement.

**Une voix:** [Inaudible—Éditeur]

**M. Mazankowski:** Oui, il y a une convention collective, c'est exact.

**M. Clifford:** Est-ce que vous n'étiez donc pas au courant de ce système d'affectation des plus anciens employés au CN?

**M. Mazankowski:** Non, je l'ignorais. C'est certainement une décision de la direction, mais je vais me renseigner et je vous tiendrai au courant.

**M. Clifford:** En ce qui concerne les Grands lacs, a-t-on songé à la possibilité de se servir de cette voie—pas nécessairement les canaux, mais plutôt les plans d'eau tel que le Lac Michigan, le Lac Huron, où il n'y a pas d'écluses, le Lac St-Clair—pendant toute l'année, ce qui reviendrait à maintenir ces voies d'eau navigables en hiver afin de continuer toute l'année nos échanges commerciaux avec les États Unis?

[Texte]

means we would have to open up those waterways in the wintertime so we could ship goods Canada-U.S., U.S.-Canada?

[Traduction]

• 2105

**Mr. Mazankowski:** I am not aware of any particular evaluation or assessment of that. It just seems to me that when the committee is seized with the whole Great Lakes waterway system, and indeed the St. Lawrence Seaway system, I hope your analysis and study will be broad enough to look at all of these things. We have here a very important waterway that has served Canada for many years, and it is important to commerce. There are many challenges on the horizon, and I think it is going to require a co-operative effort between Canada and the United States to ensure that the seaway is revitalized, that there is more traffic attracted to it, because I think it has important commercial considerations for both of our countries. From the standpoint of Canada, we have done reasonably well in terms of supporting the seaway. I am not so sure our neighbours to the south have supported the seaway with as much enthusiasm and vigour as we have.

Of course, this is all wrapped into the future of agriculture, the future of the grain business, the price wars that are going on right now. I think it is going to be a very interesting study and a very interesting analysis. I would hope in the course of your evaluation you will look at the agricultural problem, because the future of grain production in this country is something everyone is going to be looking at very carefully when you consider the price levels are at about 1930 levels. The initial price of grain was \$5.30 a bushel in 1981, and today it is \$3.50 a bushel. In the meantime the input costs have risen by 30%. So what does that mean to Canada in terms of its future production? I think that is all going to have a bearing. I am sure Canadian farmers would be very interested in knowing that people who live along the St. Lawrence Seaway, who earn their living, and whose communities thrive off it, would be very interested in knowing the impact of the reduction in their exports, the impact it has on those communities.

It is a very serious problem, and I hope we can come up with some realistic suggestions and proposals we can use to revitalize this very important artery.

**Mr. Clifford:** Thank you. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** That completes our first round.

I would like to ask the Minister a question, and one question may suffice. It follows Mr. Blaikie's question on Moncton and the shops there. I know there is a committee in Ottawa tonight, Mr. Minister, and they have been here all day, and I think they are here tomorrow: the SOS committee, the Save Our Shops committee. Have you been able to book them in to have a session with them some time? You obviously have not today, because I think they just came to town today. If you have, then I would not ask you a few questions that frankly your answers to Mr. Blaikie lead me to ask.

**Mr. Mazankowski:** I just met them, Mr. Chairman, before I came here, just briefly.

**M. Mazankowski:** Pas que je sache, mais lorsque ce Comité se penchera sur la question de la voie maritime des Grands lacs ainsi que du St-Laurent, j'espère que vous engloberez toutes ces questions. Nous avons ici une voie maritime très importante, en particulier pour le commerce, qui sert le Canada depuis de nombreuses années, nous avons une défi à relever et le Canada et les États-Unis devraient collaborer, ouvrir de nouveaux horizons à la Voie maritime et y attirer davantage de bateaux, compte tenu de son importance commerciale pour nos deux pays. Le Canada a fait un gros effort en faveur de la Voie maritime, mais je ne sais pas si nos voisins y ont mis autant de vigueur et d'enthousiasme que nous.

Tout ceci est lié, bien entendu, à l'avenir des céréales et à la guerre des prix qui se joue en ce moment. Nous allons avoir là, je pense, une étude et une analyse fort intéressants et j'espère que vous étudierez également le problème agricole car avec le prix des grains qui ont atteint le niveau de 1930, c'est tout l'avenir de la céréaliculture qui est en jeu. En 1981, le prix des céréales était de 5,30 dollars par boisseau, il n'est plus que de 3,5 dollars, mais entre temps, les coûts de production ont augmenté de 30 p. 100. Qu'est-ce que cela signifie pour la production future du Canada? Tout ceci ne sera pas sans répercussions et je suis certain que les agriculteurs canadiens aimeraient savoir que ceux qui demeurent sur les rives de la Voie maritime du St-Laurent, qui y gagnent leur vie et celle de leur collectivité aimeraient savoir ce que la diminution de l'exportation aura comme répercussions sur ces collectivités.

C'est un problème très grave et j'espère que vous nous ferez des propositions concrètes de façon à revitaliser cette artère si importante.

**M. Clifford:** Je vous remercie, monsieur le président.

**Le président:** Ceci met fin au premier tour de questions.

Je voudrais poser au ministre une question, une seule qui se réfère à celle posée par M. Blaikie sur Moncton et ses magasins. Nous avons ici ce soir monsieur le ministre un comité qui a passé toute la journée d'aujourd'hui et passera toute celle de demain, je crois, à Ottawa, à savoir le comité SOS, le comité «Sauvez nos magasins». Est-ce que vous les avez rencontrés dans la journée? Probablement pas aujourd'hui, parce qu'ils viennent d'arriver. Si vous les avez déjà rencontrés, je ne vous poserai pas certaines questions auxquelles m'ont amené, en toute franchise, vos réponses à M. Blaikie.

**M. Mazankowski:** Je viens de les rencontrer avant d'arriver, monsieur le président, mais très brièvement.



[Text]

**The Chairman:** That was a social gathering over on the 8th floor of the Confederation Building. Did they present a brief to you?

**Mr. Mazankowski:** No, not at that time, but I have had ongoing correspondence with them. Mr. Cochrane has done a very effective job of communicating with me. Mr. Chairman, social functions for me usually become business . . .

**The Chairman:** In this city everything socially is business, and everything social is political. We know that, Mr. Minister.

We will call the second round.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I have just been informed that my Parliamentary Secretary spent two hours with them. They are returning on an early morning flight.

**The Chairman:** Was it today?

**Mr. Mazankowski:** My understanding is that he met with them today.

**The Chairman:** I was in his office, expecting him to be there, and there were two of us there. Anyway, I will not trespass on the second round.

But there are some questions I feel compelled to ask as a member from Atlantic Canada, not from Moncton, and I would step out of the Chair to do it. Also, just to follow up on Mr. Clifford's question, a very provocative question, and the farmers interest in the St. Lawrence Seaway, you quoted section 3 of the National Transportation Act that you have to treat all modes of transportation equally. Then is not one of the dilemmas of the study of the St. Lawrence Seaway going to be why the western farmer has to pay for the operation of the bridges over the St. Lawrence at Montreal? What is the justification in that as a charge against the seaway?

• 2110

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, the fact of the matter is that . . .

**The Chairman:** And where is the equality?

**Mr. Mazankowski:** Well the farmer pays; it costs the farmer more to ship through the St. Lawrence Seaway than it does to Vancouver or Churchill or Prince Rupert. Clearly that is an issue that has to be taken into account. But it is all pooled together. It is one of the advantages of the Canadian Wheat Board; they pay the farmer an initial price, and essentially whether you ship through Vancouver or through Thunder Bay, there is more or less equalized freight cost. But the fact of the matter is that it is more costly to move through the St. Lawrence Seaway; it used to be something in the order of 35¢ or 40¢ a bushel—30¢ a bushel anyway.

As far as the bridges are concerned, if you are referring to the Jacques Cartier and Champlain Bridges, those are paid for by Transport Canada under their appropriations.

**The Chairman:** And not a charge against the seaway?

[Translation]

**Le président:** Il y avait une réception au huitième étage de l'Édifice de la Confédération. Est-ce qu'ils vous ont présenté un mémoire?

**M. Mazankowski:** Non, pas encore, mais j'ai été en correspondance avec eux. M. Cochrane m'a fort bien tenu au courant de la question. Monsieur le président, les réceptions font en réalité parties du travail pour moi . . .

**Le président:** Dans cette ville, il n'y a pas de mondanités qui ne soient en même temps l'occasion de travail et qui ne tournent à la politique. Nous le savons bien, monsieur le ministre.

Nous allons donc commencer le second tour de questions.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, on vient de me dire que mon secrétaire parlementaire vient de passer deux heures avec eux et qu'ils rentrent chez eux tôt demain matin.

**Le président:** Est-ce aujourd'hui qu'il les a rencontrés?

**M. Mazankowski:** Oui, c'est ce que j'ai cru comprendre.

**Le président:** J'étais dans son bureau où je l'attendais, nous étions d'ailleurs deux à l'attendre. Mais je ne veux pas empiéter sur le temps réservé au second tour.

Mais en tant que député de la région de l'Atlantique, bien que je ne sois pas de Moncton, il y a des questions que je tiens à poser et je vais me désister pour cela de mon poste de président. Je voudrais également revenir sur une question très intéressante de M. Clifford, sur l'intérêt des agriculteurs pour la Voie maritime du St-Laurent et sur votre citation du paragraphe 3 de la Loi nationale sur les transports d'après laquelle tous les moyens de transport doivent être mis sur un pied d'égalité. Dans cette étude sur la Voie maritime du St-Laurent, il faudra essayer de comprendre pourquoi l'agriculteur de l'Ouest doit défrayer le fonctionnement des ponts qui enjambent le St-Laurent à Montréal.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, le fait est que . . .

**Le président:** Et comment parler d'égalité alors?

**M. Mazankowski:** Il est certain que l'agriculteur paie plus pour le transport de ses marchandises par la Voie maritime du St-Laurent que par Vancouver, Churchill ou Prince Rupert. Il s'agit là évidemment d'une question dont on doit tenir compte. Cependant il faut signaler que tous ces frais sont additionnés et c'est là un désavantage d'avoir en place un organisme comme la Commission canadienne du blé. L'agriculteur reçoit un prix initial et qu'il achemine son blé par Vancouver ou Thunder Bay, le prix qu'il paie pour le transport est plus ou moins égal. Cependant, c'est un fait que le transport par la Voie maritime du St-Laurent revient plus cher. Il s'agissait d'environ 35 ou 40c. le baril—en tout cas 30c.

En ce qui concerne le péage, si vous voulez parler des ponts Jacques Cartier et Champlain, la note incombe à Transports Canada dans le cadre de ses crédits.

**Le président:** Donc ce n'est pas imputé au budget de la Voie maritime?

[Texte]

**Mr. Mazankowski:** No.

**The Chairman:** Well that is very interesting.

**Mr. Mazankowski:** It is in the estimates.

**The Chairman:** Okay, well we learn something every day. Mr. Benjamin, second round. We are going to be quicker and toss it around quicker.

**Mr. Benjamin:** Right, Mr. Chairman. Before we leave the wheat, I have one quick one for the Minister. I believe your intentions earlier were to move on the GTA report on method of payment before the next crop year starts. I am wondering, have you decided to delay that? Are you going to announce it, or do you have a new timetable? Are you giving any thought, under the WGTA, to some even lower freight rates for the coming crop year in light of the situation the grain producers are in? That is two questions in one.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, on the GTA report, I think I am to receive it some time this week. I have not received it officially. Naturally it will be made public as soon as it is translated and available.

**Mr. Benjamin:** Will you recommend changing the method of payment when you throw it in the garbage barrel?

**Mr. Mazankowski:** I would not want to speculate on that at this present time.

With regards to the freight rate, under the formula that is enshrined in the act the rate is prescribed by the CTC on the basis of estimates provided by the GTA. At the present time I am not precisely sure just where the freight rate would be. My initial information would indicate that there would be an increase. And yes, I am looking at it in light of the current situation with respect to the grain producers in western Canada. With whatever discretion I have, I will consider any or all options.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I know we are meeting on Thursday, starting into airport safety and security, and I appreciate that much of what we are going to have to do in that area will have to be in camera. I am not asking the Minister to divulge details about the matter, but in a general way I want to ask, Mr. Chairman, of the Minister, the whole matter of standards that apply right across the country in several areas—the standards of not only training, but working conditions and pay for those people who do the security screening and checking and examining at the airports. At the moment you had better just be hungry enough to work for \$4 an hour. As I mentioned to the Minister in the House a week or so ago, the security personnel who issue parking tickets at Dorval in Montreal get \$6 an hour, and the people who are screening the passengers and handbags get \$4. You know, if

[Traduction]

**M. Mazankowski:** Non.

**Le président:** C'est très intéressant.

**M. Mazankowski:** Cela figure d'ailleurs dans le budget.

**Le président:** Nous apprenons quelque chose de nouveau tous les jours. Je donne la parole à M. Benjamin pour un deuxième tour. Nous allons essayer de procéder plus rapidement et d'avoir un échange de vues plus rapide également.

**M. Benjamin:** Oui, monsieur le président. Avant de laisser de côté la question du blé, j'aimerais poser une question rapide au ministre. Si je me souviens bien, vous aviez l'intention de donner suite aux recommandations du rapport de l'Office du transport des grains quant aux méthodes de paiements et ceci avant la prochaine campagne agricole. Avez-vous décidé de remettre cela à plus tard? Allez-vous faire une annonce à ce sujet ou avez-vous adopter un nouvel horaire? Allez-vous songer, dans le cadre de la loi sur le Transport du grain de l'Ouest, à prévoir une diminution encore plus importante des frais de transports au cours de la prochaine campagne agricole et ceci pour tenir compte de la situation dans laquelle se trouve les producteurs de grains à l'heure actuelle? En fait il s'agit là de deux questions en une.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, au sujet des recommandations du rapport sur le transport du grain, je dois dire que je recevrai celui-ci officiellement cette semaine. Celui-ci sera rendu publique dès que la traduction en sera disponible.

**M. Benjamin:** Allez-vous recommander de modifier la méthode de paiements dans le cadre de toutes ces modifications?

**M. Mazankowski:** Je ne voudrais pas faire de spéculations à ce sujet à l'heure actuelle.

En ce qui concerne le tarif de transport, celui-ci est prescrit par la CTC sur la base de prévisions fournies par l'Office du transport des grains conformément à la formule stipulée dans la loi. A l'heure actuelle, je ne sais pas exactement ce qu'il en est, mais il semblerait qu'une augmentation du tarif soit à prévoir. Je puis vous répondre également que j'étudie cette question en tenant compte de la situation des producteurs de grain dans l'Ouest du Canada. J'étudierai les options à notre disposition et ceci en tenant compte des pouvoirs discrétionnaires qui sont à ma disposition.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je sais que nous commencerons à étudier jeudi la question de la sécurité aux aéroports canadiens. Je me rends bien compte que ces réunions devront se tenir à huis clos. Je ne demande pas au ministre de divulguer des détails sur cette question, mais d'une façon générale j'aimerais qu'il me dise ce qu'il en est de toute cette question des normes qui s'appliquent dans tout le pays... je veux parler non seulement des normes de formation mais également de conditions de travail et de la rémunération du personnel de sécurité qui examine les bagages et les voyageurs aux aéroports. A l'heure actuelle, il faut vraiment avoir faim pour vouloir travailler pour un salaire de 4\$ l'heure. Comme je l'ai dit au ministre à la Chambre il y a une semaine environ le personnel de sécurité qui émet des contraventions à Dorval, à Montréal, obtient 6\$ de l'heure alors que leurs confrères qui



[Text]

you pay cheap you are going to get cheap work. Are you setting some kind of standards? Of course if you leave this all up to the airlines and their little lovey-dovey committees, they are going to get by with as cheap a service as they possibly can, in security work. Are you going to do something about standards for people who work in that area? Are you going to do something about the standards for use of the equipment?

• 2115

I had the experience of going through four airports in one day without changing anything in my pockets or luggage; twice the bells rang and the red lights went on and twice nothing happened.

Of course the Minister is aware of the guy who shipped 18 sticks of dynamite in a courier package, by a courier company, from Vancouver to Montreal. The police are still looking for this nut who is running loose. Are all these courier envelopes and packages checked? Are the mailbags checked? Is everything that goes on an aircraft checked, whether it is cartons of toilet paper and paper towels, the booze, the food—is everything checked? Is that kind of standard being put in place?

In these outfits like Burns International Security Services Ltd. and Pinkerton's, you are not going to get quality unless you set some high standards. If necessary, you are going to have to take it all over and run it yourself. If you are not prepared to do that, can you tell the committee what you are doing in the area of setting uniform standards of a high level in those different areas?

**Mr. Mazankowski:** The answer to that, Mr. Chairman, is yes. I think I indicated earlier that we were, as a matter of fact, establishing a new training program with new qualifications and a certification program. We are developing programs with respect to testing the individuals on a regular basis, to monitor them; programs to examine and improve the equipment standards and maintenance in monitoring to ensure there is a greater degree of consistency across the board, in things such as the manpower profiles, and the hands-on training. All of these qualifications and standards are being upgraded. However, I must remind hon. members that the existing standards in place do meet ICAO standards and as a matter of fact, exceed them. What we are doing now is going beyond that.

It is my view, Mr. Chairman, that if we establish a higher level of qualification and the need for certification in a more effective and appropriate training program, in itself that will attract more competent personnel and it will then automatically require an adjustment in terms of the wages paid. I do not think Mr. Benjamin would want me to prescribe the wage scale; I think that is something that could be more appropriately worked out in the bargaining process, but I think what

[Translation]

sont chargés de vérifier les bagages et les passagers obtiennent seulement 4\$. Si l'on paie mal, on aura du travail mal fait. Allez-vous établir certaines normes en la matière? Il est certain que si vous laissez aux lignes aériennes le soin de régler cette question elles essaieront d'obtenir le service aux moindres frais. Allez-vous prendre des dispositions quant aux normes de rémunération de ces personnes qui travaillent dans le domaine de la sécurité et allez-vous adopter des normes en vue de l'utilisation de l'équipement?

Je suis passé quatre fois par un aéroport au cours d'une même journée sans jamais devoir retirer quoi que ce soit de mes poches ou de mon bagage et pourtant la sonnerie a été déclenchée, les lumières rouges également et ceci par deux fois.

Le ministre est sans doute au courant du fait qu'une personne a envoyé dix-huit bâtons de dynamite de Vancouver à Montréal par l'intermédiaire d'un service de messagerie. La police est toujours en train d'essayer de trouver le coupable. Est-ce que l'on vérifie les enveloppes et les colis de ces messageries? Vérifie-t-on les sacs de courrier? Vérifie-t-on tout ce qui est envoyé par avion, qu'il s'agisse de cartons de papier toilette, ou serviettes en papier, de boissons alcoolisées et de nourriture etc... Est-ce que tout est vérifié? Est-ce que c'est ce genre de norme que l'on veut appliquer?

Les services de sécurité comme *Burns International Security Services Ltd.* et Pinkerton n'offriront pas de qualité à moins qu'on ne leur impose des normes très élevées. Au besoin, vous serez peut-être obligés de faire relever ces services du gouvernement et de les administrer vous-mêmes. Si vous n'êtes pas prêts à le faire, pouvez-vous dire au Comité comment vous vous y prendrez pour établir des normes uniformes et supérieures dans ces différents domaines?

**M. Mazankowski:** La réponse à votre question monsieur le président est oui. Je crois avoir indiqué précédemment que nous étions en train de mettre sur pied un nouveau programme de formation imposant de nouvelles qualifications et un programme d'accréditation. Nous voulons également que ce programme évalue ces personnes de façon régulière, nous voulons mettre sur pied des programmes d'évaluation des normes d'équipement et d'entretien afin d'assurer une plus grande cohérence d'un bout à l'autre du pays en matière de main-d'oeuvre et de formation pratique. Ainsi donc, nous sommes en train d'améliorer les qualifications et les normes. Je rappellerai cependant aux membres du Comité que les normes existantes à l'heure actuelle correspondent aux normes de l'OACI, et qu'elles les dépassent même. En fait, nous allons même aller plus loin.

Nous estimons monsieur le président que si nous établissons un plus haut niveau de qualifications et si nous imposons l'accréditation après un programme de formation plus efficace et plus approprié, cela en soi attirera un personnel plus compétent. Cela suppose obligatoirement un rajustement des échelles de salaires. Je ne crois pas que M. Benjamin voudrait que j'établisse les sept échelles, ce qui devrait laissé au processus de négociations, mais je crois que nous pouvons

*[Texte]*

we can do is establish the kind of high standard hon. member refers to and it is our intention to do that.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Most of these people are not organized. They do not have a union.

**The Chairman:** Mr. Gray.

**Mr. Gray (Bonaventure-Îles-de-la-Madeleine):** Thank you, Mr. Chairman. Far be it from me to answer for the Minister, but regarding the comments of Mr. Benjamin, I think there are lots of civil servants who are being paid at a much higher rate than back-benchers like myself. I would never say that I am not doing my job for the pay that I am getting, and I would assume that airport personnel are doing the same thing.

Mr. Minister, on page 5 of your brief, I have underlined two things and I would ask you for a direct comment on them, sir. At the bottom of the first paragraph:

Except for Remote, each service will have clear targets for the proportion of specific costs which must be met by ticket revenues.

At the bottom of the second paragraph, third line from the bottom:

that there is a discipline to prevent abuse of services provided by government. I am developing a cost recovery policy that will be fair and equitable to all modes and all users.

Sir, I consider those two statements to have touched all modes of transport in our country. In terms of cost recovery, regardless of the mode of transportation, could you give us some indication this evening that from your department there will be clear directives that if revenues must be met by ticket sales, or whatever the solution might be, before ticket sales—and I go back to what I said originally . . . in all departments, be they CN or VIA Rail, Marine Transport, Air Transportation, when cuts must be made according to costs, that the directive will come out of your department that we hit the top before we hit the user.

• 2120

**Mr. Mazankowski:** To answer the first part of the question, I do not run VIA. We have a management team that is in place, and we have a board of directors. Essentially, policy co-ordination is conducted through the chairman of the board and myself as Minister. The day-to-day operations are essentially carried out by them, and some of the policy decisions are in fact approved and provided for by the board.

That being said, we do provide policy direction from time to time, either directly or through policy statements in the House, or through legislation. In the case of VIA, we have made it very clear to them that they have to cut their costs, any waste and any inefficiency, particularly in their administration and overhead, and they have in fact responded positively in that

*[Traduction]*

relever les normes comme le mentionne l'honorable député et c'est d'ailleurs ce que nous avons l'intention de faire.

**Le président:** Merci monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** La plupart de ces employés ne sont pas organisés c'est-à-dire qu'ils n'ont pas de syndicat.

**Le président:** Monsieur Gray.

**M. Gray (Bonaventure-Îles-de-la-Madeleine):** Merci monsieur le président. Loin de moi est l'idée de vouloir répondre à la place du ministre, cependant en ce qui concerne les commentaires de M. Benjamin, je crois qu'il y a pas mal de fonctionnaires qui reçoivent un traitement beaucoup plus élevé que les députés d'arrière-bancs dont je fais partie. Je ne voudrais jamais dire que je ne suis pas assez payé pour le travail que je fais et je suppose qu'il en va de même du personnel de l'aéroport.

Monsieur le ministre, à la page 5 de votre mémoire, j'ai souligné deux choses et j'aimerais vous demander une réponse directe. Au bas de la page, dernière phrase, on peut lire ceci:

A l'exception des services éloignés, des objectifs précis seront fixés sur la proportion des coûts précis qui devront être couverts par les recettes des ventes de billets.

A la page 6, deuxième paragraphe, avant-dernière phrase, on peut lire ce qui suit:

veiller à ce qu'il n'y ait pas d'abus de ces services. Je travaille à une politique de recouvrement des coûts qui sera juste et équitable pour tous les membres et tous les usagers.

Je considère que dans ces deux cas, vous abordez la question de tous les modes de transport de notre pays. En ce qui concerne le recouvrement des coûts, pourriez-vous nous garantir, ce soir, que votre département émettra des directives claires prévoyant que si les recettes doivent provenir de la vente de billets, ou de toute autre façon . . . et j'en reviens à ce que je disais au départ . . . lorsque des coupures sont faites dans les différents ministères, et qu'il s'agisse de CN de VIA Rail, du transport maritime ou aérien, il me semble que les coupures doivent être faites au sommet et non auprès des utilisateurs.

**M. Mazankowski:** Pour répondre à la première partie de votre question, je vous dirais que je ne suis pas directeur de VIA. Il y a une équipe de gestion en place et il y a également un conseil d'administration. La coordination de la politique se fait entre le président du conseil d'administration et moi-même en tant que ministre. Les opérations quotidiennes relèvent essentiellement de VIA et certaines décisions en matière de politique sont approuvées et mises en place par le conseil d'administration.

Cela étant dit, nous orientons la politique de temps en temps, soit directement soit à la suite de déclarations de politique faites en Chambre ou par le truchement de la législation. Dans le cas de VIA, nous avons bien précisé que cette organisation doit réduire les dépenses, le gaspillage, régler l'incurie de son administration, modifier les frais



*[Text]*

regard. The administration costs have been at the top, as the hon. member has referred to. There have been other reductions as well. I would hope that will continue, to the extent that it will not affect the provision of a good service.

In that particular sentence, I think it is fairly clear that we have established some clear goals and targets. It seems to me that is a good way to manage and run any corporation.

We think the targets are achievable. The targets are achievable because, first of all, we are going to provide the kind of mandate and the legislative mechanism for them to fulfil that, and secondly, if they provide a good, effective, and attractive service, they will attract the kind of ridership that will be required to support it and to deliver on those cost-recovery targets.

On the other part, where you referred to cost recovery as also a means for ensuring that there is discipline to prevent abuses of services provided by government, well, I can just use an illustration. When a pleasure boater goes out, runs out of gas, and expects the Coast Guard to come in and pick him up, that kind of carelessness is wasteful and inefficient. That is not the primary mandate of the Coast Guard.

Those are the kinds of things. I think we all know that when you are provided a free service, certainly you can demand the world. If you are not paying for it, human nature is such that the demands become quite excessive.

We think there has to be a certain amount of cost recovery to impose a certain amount of discipline. There is no free lunch. We are all taxpayers. I am not so sure why all the Canadian people at large should pay for the abuses of a service that is imposed by someone who really does not respect the taxpayer and the service that is provided.

**Mr. Gagliano:** I want to go back to the problem facing Mirabel and Laval concerning this section, a small group, probably, who fall within federal jurisdiction, and another part who fall within the provincial jurisdiction, making \$8, \$9 an hour. The other ones are making \$4 an hour. It is a very sensitive situation and it creates a malaise.

I can assure you, Mr. Minister, I personally had some representation from these people. Naturally, they even feel discriminated against. For them, it is very hard to understand this jurisdictional situation we are in. Because of this sensitive area of security in the airport, is there any way we can do something about this? What procedures are being taken?

**Mr. Mazankowski:** Well, just to repeat. I do not think it is my mandate or role to get involved in the collective bargaining process, but to the extent that we can establish the kinds of qualifications, the certification and the training which will be necessary to meet the standards we are now developing, that

*[Translation]*

généraux. VIA a réagi, en fait, de façon positive à tout cela. Les frais administratifs ont été réduits et il s'agit là donc de coupures au sommet, il y a eu d'autres réductions également. J'espère que la situation se poursuivra et que les services fournis s'amélioreront.

De la phrase que vous venez de citer il ressort clairement que nous avons prévu certains objectifs clairs et que c'est là une bonne façon de gérer une société.

Nous estimons que ces objectifs sont réalisables parce que, nous allons donner à VIA le mandat et les mécanismes législatifs qui permettront de réaliser ceux-ci et deuxièmement, parce que si ces objectifs sont atteints, si VIA fournit un service attrayant et de bonne qualité, elle attirera le genre de clientèle nécessaire pour absorber les dépenses tout en offrant un service adéquat et de haute qualité.

Dans l'autre partie de votre question, vous avez parlé du recouvrement des frais comme un moyen de veiller à ce qu'il n'y ait pas d'abus des services. Une sorte de discipline en quelque sorte. Je pourrais vous donner à cet égard une illustration. Quand un navigateur de plaisance reste en panne d'essence et attend que la Garde côtière vienne l'aider, il fait preuve de négligence. C'est avoir recours de façon inefficace au service de la Garde côtière alors que ce n'est pas là son rôle premier.

C'est ce genre de chose contre lequel nous voulons réagir. La nature humaine étant ce qu'elle est, nous savons tous que si l'on a quelque chose gratuitement, on en abuse.

Nous estimons par conséquent qu'il ne faut pas offrir les choses gratuitement et qu'il faut prévoir un mécanisme de recouvrement des coûts, imposer une certaine discipline. Nous sommes tous des contribuables et je ne vois pas pourquoi tous les Canadiens devraient payer si l'on abuse d'un service imposé par quelqu'un qui ne respecte pas vraiment les contribuables ni le service fourni.

**M. Gagliano:** Je voudrais revenir au problème auquel ont à faire face ces personnes qui travaillent à Mirabel et à Dorval, et qui relèvent de la compétence fédérale et reçoivent quatre dollars de l'heure alors que d'autres qui relèvent de la juridiction provinciale reçoivent huit ou neuf dollars de l'heure. Il s'agit là d'une situation délicate qui crée une véritable malaise.

Je puis vous assurer monsieur le ministre que certaines personnes se sont plaintes de cette situation auprès de moi, ces personnes s'estiment injustement traitées et il leur est très difficile de comprendre qu'il s'agit là d'une question de juridiction. Étant donné que cette question de sécurité dans les aéroports est une question très délicate, ne pouvons-nous rien faire à ce sujet? Quelles sont les dispositions qui sont prises dans ce contexte?

**M. Mazankowski:** Je vous répéterai ce que j'ai déjà dit. Je ne crois pas qu'il m'incombe de me mêler des négociations collectives. Cependant, si nous pouvons établir les qualifications requises pour ce genre de travail, si nous pouvons prévoir un mécanisme d'accréditation et préciser la formation

[Texte]

would clearly develop, it seems to me this will in itself compel first of all a higher level to be achieved, and I suspect it would be reflected in terms of the wages that would be paid.

**Mr. Gagliano:** To another matter and if I may, Mr. Chairman, I would like to go to the estimates and ask the Minister some questions.

**The Chairman:** That would be most interesting and unusual.

**Mr. Gagliano:** It goes directly on the 5-3, I think, is the office of the Minister and the deputy minister. I see there is an increase from 1985-86 to 1986-87 of approximately \$715,000. Can the Minister explain the increase?

**Mr. Mazankowski:** What page is that, again?

**Mr. Gagliano:** At the bottom, it says department administration, 5-9. I was looking for a page. Part III.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, perhaps I can get the deputy to answer this.

**Mr. R. Withers (Deputy Minister, Department of Transport):** Mr. Chairman, with the departmental reorganization, marine casualty investigation which formerly was part of the Marine Administration, the Marine Administration itself was disbanded and so the responsibility for marine casualty investigation was placed under the Inspector General, Transportation Safety, whose budget is part of the deputy minister's office. Therefore, this accounts for the transfer of \$0.7 million, and the person-years therein involved.

**Mr. Gagliano:** In the estimates concerning Canada Ports Corporation, there is a decrease in 1985-86 from \$21,209 to \$8,167 in the year 1986-87. Would the Minister explain this drastic decrease?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, it reflects the wind-up of certain capital expenditures and the completion of them.

**Mr. Gagliano:** I do not think it is in the estimates; it is in a prior announcement. There is a reduction of government subsidies to VIA Rail from \$600 million in 1985 to \$400 million in 1990.

At the same time, you hope VIA Rail will increase its passenger totals from 7.1 million in 1985 to 9.4 million in 1990. It seems that on one side, we reduce the subsidy and on the other side, we ask to increase passengers. I hope you can accomplish a miracle, but I would like to know how.

**Mr. Mazankowski:** This was part of the May 1985 budget and yes, it is a very challenging target. We hope we can achieve it. It is not going to be easy, but we are certainly going to try.

• 2130

**Mr. Gagliano:** Thank you.

Mr. Chairman, I have just a comment. My first question to the Minister in relation to the six rail lines and C-97... I think we will debate all that when we touch... it would take too long here to go into that.

[Traduction]

nécessaire pour répondre aux normes que nous sommes en train d'élaborer, cela améliorera forcément le niveau du travail et se reflètera, je suppose, dans la rémunération de ces personnes.

**M. Gagliano:** J'aimerais maintenant passer à une autre question, celle du budget, et poser quelques questions au ministre à ce sujet.

**Le président:** C'est tout à fait intéressant et inhabituel.

**M. Gagliano:** À la page 5-3 du budget, il y a eu, de 1985-1986 à 1986-1987, augmentation d'environ 715,000\$ pour le cabinet du ministre et le bureau du sous-ministre. Le ministre pourrait-il nous donner des explications?

**M. Mazankowski:** De quelle page s'agit-il?

**M. Gagliano:** Sous la rubrique administration centrale, page 5-9, partie III du budget.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je vais demander au sous-ministre de répondre.

**M. R. Withers (sous-ministre, ministère des Transports):** Monsieur le président, à la suite de la réorganisation ministérielle, le service des enquêtes sur les accidents maritimes a été cédé par l'administration du transport maritime au bureau de la sécurité dans le transport. Le budget de l'inspecteur général du bureau de la sécurité dans les transports est compris dans celui du bureau du sous-ministre. Cela explique par conséquent le transfert de 0.7 million de dollars et des années-personne que cela comporte.

**M. Gagliano:** Le budget de Ports Canada reflète une diminution: ce budget passe de 21,209 millions de dollars en 1985-1986 à 8,167 millions de dollars pour 1986-1987. Le ministre pourrait-il expliquer cette diminution importante?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, cette diminution reflète la fin de certains travaux d'immobilisation.

**M. Gagliano:** Je ne crois pas cela se trouve dans le budget, mais cela a fait l'objet d'une annonce auparavant. Il y a une réduction gouvernementale à Via-Rail, qui passe de 600 millions de dollars en 1985 à 400 millions de dollars en 1990.

Vous espérez parallèlement pourtant que Via-Rail augmentera ses recettes de 7.1 millions en 1985 à 9.4 millions en 1990. Il semble que l'on réduise les subventions et que, d'autre part, on demande à Via d'augmenter le nombre de ses voyageurs. J'espère que vous êtes capable de faire des miracles, mais j'aimerais vraiment savoir comment vous vous y prenez.

**M. Mazankowski:** Cela faisait partie du budget de mai 1985 et c'est effectivement un objectif qui nous met au défi. J'espère que nous pourrions le réaliser. Ce ne sera pas facile, mais nous allons faire de notre mieux.

**M. Gagliano:** Je vous remercie.

Monsieur le président, j'ai une simple observation. Ma première question au ministre est sur les six voies ferrées et le bill C-97... Je pense que tout cela sera discuté lorsqu'on abordera... cela serait trop long pour l'instant.



[Text]

**The Chairman:** Thank you, Mr. Gagliano. I think we perhaps will have a chance in several sessions to get into the details of that. Mr. Blaikie, please.

**Mr. Blaikie:** Mr. Chairman, I would like to ask the Minister a question about a transportation issue that has just come to a head in the last few days, which is the sale by CN of their trucking company, CN Route. I was wondering if the Minister could give any assurances to the committee that he will be taking an interest in the sale to the effect of protecting the pension rights, the passes and the dental and health plans of the people who now work for CN trucking. I would like to ask him what he can tell us about what kind of assurances CN has given him with respect to lay-offs. I am concerned not only for those who have a collective bargaining agreement, but also for a lot of management people who will not be protected by that kind of bargaining mechanism, many of whom have worked for CN trucking for many, many years. I am just wondering if the government has given any instructions to CN with respect to how to handle this.

Other forms of privatization, if you like, have had to come before the House in the form of legislation, be it Canadian Arsenals Limited or de Havilland. However, this is something that is being sold off by a Crown corporation, and so it runs the danger of not having the same amount of attention paid to it. Nevertheless, the concerns of the people who work for CN trucking are just as real, and I wonder what the Minister can tell us about that.

**Mr. Mazankowski:** Yes, Mr. Chairman, those concerns are being taken into consideration. One of the reasons CN has looked so diligently for a potential buyer was to ensure that the employees would be treated equitably and fairly, and that clearly is one of the prime pillars of the transaction currently being negotiated. An agreement has been arranged for in principle, but all of these things are subject to negotiation; and until such time as these things are worked out among CN, the purchasers, the unions and others involved, we will not have a clear picture of their strategic plan and their plan to deal with the employees and the benefits, such as pensions and other fringe benefits. However, all of this is contingent upon final government approval under certain provisions of the CN Act, I think the CTC and perhaps even the Financial Administration Act.

**Mr. Blaikie:** Just on that, Mr. Chairman, since it is contingent upon final government approval, I wonder what kind of guidelines the government gives to CN with respect to its negotiations for the sale of CN trucking. Presumably it gives some indication to CN as to what will be acceptable and what will not be acceptable, and I wonder what kind of guidelines or instructions there are for the protection of the present employees of CN trucking.

**Mr. Mazankowski:** We have made it very clear, and it certainly was not as a result of any order from us; it was really the disposition of CN management itself to give fair and equitable treatment to their employees, and to try to salvage the maximum number of jobs. I mean, there have been over 30 different companies or groups of companies that have

[Translation]

**Le président:** Merci, monsieur Gagliano. Nous aurons probablement la chance d'étudier ces questions en détail lors des prochaines séances. Monsieur Blaikie, s'il vous plaît.

**M. Blaikie:** Monsieur le président, j'aimerais poser une question au ministre sur un problème de transport qui s'est cristallisé au cours des dernières journées, soit la vente de la compagnie de camionnage du Canadien National. Le ministre pourrait-il nous assurer qu'il surveillera les modalités de cette vente, afin que les employés de la compagnie de camionnage du CN conservent leurs droit de pension, leur permis de voyage, leur assurance-maladie et leur régime de soins dentaires? J'aimerais qu'il nous dise également quelle garantie le CN lui a donné relativement aux mises à pied. Je m'intéresse non seulement aux employés syndiqués, mais aux cadres également qui ne sont protégés par aucun mécanisme de négociation et qui travaillent pour l'industrie de camionnage du Canadien National depuis de très nombreuses années. J'aimerais savoir si le gouvernement a donné des instructions au CN à leur endroit.

Lorsque d'autres sociétés nationales ont été privatisées—les Arsenals canadiens, la de Havilland—un projet de loi a été présenté en Chambre. Il s'agit ici d'une vente par une société de la Couronne, et je crains fort qu'on n'y donne pas la même attention. Or, les problèmes des gens qui travaillent actuellement pour la compagnie de camionnage du CN sont tout aussi sérieux, et j'aimerais que le ministre nous rassure.

**M. Mazankowski:** Nous étudions certainement la question, monsieur le président. Si le CN s'est empressé de trouver un acheteur éventuel, c'est précisément afin de pouvoir traiter ses employés de façon juste et équitable, et c'est certainement un des points principaux de la transaction qui se négocie à l'heure actuelle. Un accord de principe est intervenu, mais tout fait l'objet de négociations; et tant que les divers participants—le CN, les acheteurs, les syndicats etc.—ne se seront pas entendus sur un plan stratégique concernant le sort réservé aux employés et à leurs avantages marginaux, comme les pensions, nous n'en saurons pas plus long que vous. Tout ceci dépend néanmoins en dernier ressort du gouvernement qui doit approuver certaines dispositions de la Loi sur le Canadien National et la Loi sur la Commission canadienne des transports, je pense, et peut-être aussi la Loi sur l'administration financière.

**M. Blaikie:** Monsieur le président, étant donné que tout dépend de l'approbation gouvernementale en dernier ressort, j'aimerais savoir quelles directives le gouvernement a données au CN relativement à la vente de sa compagnie de camionnage. Le CN devrait avoir une assez bonne idée de ce que le gouvernement est prêt à accepter, et j'aimerais savoir si ces directives ou instructions protègent en fait l'intérêt des employés actuels de la compagnie de camionnage du CN.

**M. Mazankowski:** Nous n'avons pas eu besoin de leur mettre le couteau sous la gorge; la direction du CN est prête à traiter ses employés de façon juste et équitable, et essaie dans la mesure du possible de leur conserver leur emploi. Il y a une bonne trentaine de groupes ou de compagnies qui aimeraient acheter la compagnie de camionnage du CN, et si la vente ne

*[Texte]*

expressed an interest in the purchase of CN route, and one of the primary reasons that a deal was not negotiated was the fact that there did not seem to be on the horizon a provision for a fair and equitable treatment of the employees. From all the potential purchasers who delivered themselves to CN in expressing an interest, this particular group had what appeared to CN to be the best plan for the maintenance of a large number of employees. They consider it in terms of their treatment for those who may accept early retirement or some other severance arrangement.

• 2135

**Mr. Blaikie:** Mr. Chairman, I wonder if the Minister could tell about his letter of February 13 to Mr. Thompson of the Canadian Transport Commission in which he asked the CTC to report back after its review is completed and to submit a report within 45 days. I wonder if he could tell us whether he has received that report.

**Mr. Mazankowski:** Yes, I have received the report and I am just waiting for the French translation.

**Mr. Blaikie:** It will be a public . . .

**Mr. Mazankowski:** Then it will be public. I intend to release it, yes. I would have released it today if I had had the French translation.

**Mr. Blaikie:** I see. Okay, and with respect to the development of a new Railway Safety Act, I wonder if you have in mind any formal process by which to bring the railway unions into consultation in the drafting of a new Railway Safety Act.

**Mr. Mazankowski:** Yes, very much. I have personally met with the railway unions informally and we have discussed it. The development of this particular piece of legislation is being conducted under the direction of Mr. Victor Barbeau, who has a sort of a task force he works with. We are working very closely with the CTC, the railways, the railway unions and all interested parties to try to update the legislation and to bring it into the reality of the 1980s and the 1990s.

**Mr. Blaikie:** Mr. Chairman, I think I have been masterfully brief in my questioning, so I deserve one more.

**The Chairman:** You have been rather good and on the basis of your last question . . .

**Mr. Blaikie:** Actually, I just want to make a comment. It has more to do with what Mr. Reid just said than to what the Minister has said. I just want to say that we all have our complaints about various kinds of services, but at a time when we are trying to build up the passenger rail system in this country, I do not look kindly upon . . .

**The Chairman:** Every member is entitled to his opinion, Mr. Blaikie . . .

**Mr. Blaikie:** I know. I am just making my comment . . .

**The Chairman:** If you take your wife on VIA, you can report back, too.

**Mr. Blaikie:** —in a public hearing because there are as many people who are happy . . .

*[Traduction]*

s'est pas encore faite, c'est surtout parce que le CN veut trouver une solution juste et équitable pour ses employés. De toutes les compagnies qui ont manifesté leur intérêt à CN, c'est ce groupe qui offrait le plan le plus approprié pour un grand nombre d'employés. Il a étudié des possibilités de préretraite et d'autres formes d'indemnité de cessation de fonction.

**M. Blaikie:** Monsieur le président, le ministre pourrait-il nous parler de la lettre qu'il a adressée le 13 février dernier à M. Thompson, à la Commission canadienne des Transports, et dans laquelle il lui demandait de présenter dans un délai de 45 jours un rapport sur son étude. Je me demande si le ministre a reçu ce rapport.

**M. Mazankowski:** En effet, je l'ai reçu et j'attends la version française.

**M. Blaikie:** Ce sera publié . . .

**M. Mazankowski:** Ce sera publié. J'en ai bien l'intention. Si la traduction française était terminée, je l'aurais publié aujourd'hui.

**M. Blaikie:** Je vois. Pour la nouvelle loi sur la sécurité ferroviaire, je me demandais si vous aviez l'intention d'organiser des consultations officielles avec les syndicats des chemins de fer en vue de préparer le libellé du projet de loi.

**M. Mazankowski:** C'est bien mon intention. J'ai déjà rencontré les représentants syndicaux, et nous en avons parlé à bâtons rompus. La rédaction de ce projet de loi a été confiée à M. Victor Barbeau et à son équipe spéciale. Nous collaborons étroitement avec la CTC, les chemins de fer, les syndicats des chemins de fer et tous les intéressés pour mettre la législation à jour.

**M. Blaikie:** Monsieur le président, j'ai été d'une concision telle que je mérite une question complémentaire.

**Le président:** C'est vrai, et vu que votre dernière question . . .

**M. Blaikie:** En fait, il s'agit d'une simple observation qui concerne davantage les propos de M. Reid que ceux du ministre. Je voulais simplement dire que nous avons toujours des raisons de nous plaindre d'un service ou d'un autre, mais au moment où l'on essaie d'établir un service canadien de voyageurs, je vois d'un assez mauvais oeil . . .

**Le président:** À chacun son opinion, monsieur Blaikie.

**M. Blaikie:** Bien sûr. Je faisais une simple observation.

**Le président:** Si votre femme voyage avec vous sur VIA, faites-nous le savoir.

**M. Blaikie:** . . . au cours d'une audience publique parce qu'il y a des tas de gens qui sont satisfaits . . .



[Text]

**The Chairman:** You can report back to us on your travel experience. It adds a delightful note to these crusty hearings.

**Mr. Blaikie:** Well, Mr. Chairman, if I could finish my point without interruption.

**The Chairman:** If it is relevant.

**Mr. Blaikie:** I have had many reports from constituents who have had very pleasant experiences on VIA Rail. I think that ought to be put on the record as well.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Blaikie. We have now exhausted the second round. There is one member, and I will give you a guess as to whom it may be, who wants a third round. We have been here over two hours. We are going to proceed with the third round, shortly and very quickly, and certainly it is the intention of the Chair to draw this session to a close on or before, hopefully before, 10 p.m.

I hope that meets the agreement of the committee, to be the salvation of us all, but before we get to third round, Mr. Minister, I would like to ask one question. Not all of the members of staff appearing with you were not formally introduced: there is a Mr. D. McAree, Executive Director, Airports Authority Group. You could perhaps point the individual out, but I am more interested in what this means. What is it? I have never seen before Executive Director, Airports Authority Group. Could you give us a little description of what this entails?

**Mr. Mazankowski:** I will let the deputy handle that one.

**The Chairman:** It is a brand new classification, is it not?

**Mr. Mazankowski:** He will use the right verbiage. I might get it crossed up.

**Mr. Withers:** Thank you, sir. Mr. Chairman, on October 15 last year, we established the more than 200 airports of the National Airports System under a separate authority in order to give better focus to the importance of the airports, to the role they play in the national transportation system and to their future.

Mr. McAree was appointed as the executive director and is the chief executive of that group who now reports directly to me. In the former arrangement, the airports reported through a director general within the former Air Administration.

**The Chairman:** The next question follows then; this is what I was wondering. Do we still have a director general of Air Administration?

**Mr. Withers:** No sir, we do not. The new organization brings not only a sharp focus on airports, as just mentioned, but of the same importance, a very sharp focus on safety in that the safety aspects of air are now under the Assistant Deputy Minister, Aviation, Mr. Claude LaFrance, who is also here tonight.

• 2140

**The Chairman:** To proceed further with this type of questioning, then, I gather from this question that you have a

[Translation]

**Le président:** Présentez-nous un rapport sur votre voyage. Ce sera certainement un plaisir.

**M. Blaikie:** Permettez-moi de terminer, monsieur le président, sans être interrompu.

**Le président:** Restez dans le sujet.

**M. Blaikie:** Plusieurs de mes électeurs m'ont écrit pour me signaler à quel point leur voyage avec VIA Rail avait été agréable. On devrait faire figurer cela au compte rendu.

**Le président:** Merci, monsieur Blaikie. Nous venons de terminer la deuxième série de questions. Il y a quelqu'un, je vous le donne en mille, qui aimerait avoir une troisième chance. Nous siégeons depuis plus de deux heures. Nous allons donc passer à la troisième série de questions, qui sera très brève, car j'ai l'intention de lever la séance à 10h00 au plus tard.

J'espère que les autres députés seront d'accord, ou que Dieu nous vienne en aide. Avant d'amorcer la troisième série de questions, monsieur le ministre, j'aimerais vous poser moi-même une question. Les fonctionnaires qui vous accompagnent n'ont pas été présentés officiellement. Nous avons M. D. McAree, directeur exécutif, *Airports Authority Group*. Vous pourriez peut-être nous montrer l'intéressé du doigt, mais c'est son titre qui m'intéresse davantage. De quoi s'agit-il. Je n'ai jamais entendu parler d'un directeur exécutif d'un *Airports Authority Group*. Qu'est-ce que cela représente?

**M. Mazankowski:** Je laisse le sous-ministre vous répondre.

**Le président:** Il s'agit d'une classification toute nouvelle, n'est-ce pas?

**M. Mazankowski:** Il va vous expliquer cela. Moi, je risque de m'empêtrer.

**M. Withers:** Merci, monsieur. Monsieur le président, le 15 octobre dernier, nous avons mis sur pied le système national des aéroports qui regroupe plus de 200 aéroports intéressés par le rôle des aéroports dans un système national de transport, et par leur avenir.

M. McAree a été nommé directeur exécutif, il est responsable du groupe et relève directement de moi. Auparavant, les aéroports étaient administrés par un directeur général au sein de l'ancienne administration aérienne.

**Le président:** La question qui me vient tout naturellement à l'esprit est la suivante: avez-vous encore un directeur général de l'administration aérienne?

**M. Withers:** Non, monsieur. Non seulement la nouvelle organisation s'intéresse essentiellement aux aéroports, comme je viens de le mentionner, mais elle s'intéresse aussi à tous les aspects de la sécurité aérienne. Elle relève du sous-ministre adjoint, Aviation, M. Claude LaFrance, qui est parmi nous ce soir.

**Le président:** Pour poursuivre dans la même veine, j'en conclus que le bureau du ministre a été restructuré de fond en comble. C'est bien le cas?

[*Texte*]

whole new structure in the Minister's office, basically. Is that correct?

**Mr. Withers:** Mr. Chairman, in the department we have a whole new structure, yes.

**The Chairman:** I do not want to prolong the session tonight, but I am very interested. Could you give us ye old traditional graphic line chart of what the department looks like now?

**Mr. Withers:** Yes, sir. We covered it in Part III of the estimates.

**The Chairman:** In graphic form?

**Mr. Withers:** Yes, sir. It is found beginning first of all on page 1-27, and then the organization structure as of October 15 last year is shown at figure 1-4 and page 1-28.

**The Chairman:** Fine. I am going to look at that again, then. Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, Mr. Minister, what are your plans for central travel? Have you called for tenders or offers?

**The Chairman:** The Minister can answer, but that is not within his . . . That is Supply and Services.

**Mr. Benjamin:** Is it really? You are not having anything to do with that?

**The Chairman:** Next question.

**Mr. Benjamin:** I see. I just wondered if Marlin Travel of Edmonton is going to get it. I want to leave it with Air Canada; they are doing a damn good job.

Mr. Chairman, I want to ask the Minister a question on the RAP Program he mentioned in his opening statement and on the movement of traffic control units, TCUs. I have written to the Minister on this. I have not had a reply yet; I think I wrote around March 10.

**Mr. Mazankowski:** I signed it today, Mr. Chairman.

**Mr. Benjamin:** Now, that is nice. I will look forward to reading the answer on that. Several MPs and our staff got an excellent briefing from MOT, and I still do not know why the same kind of briefing was not given to the air traffic controllers. They got a written copy of the script that was used for slides but, boy, if there is anything that hurts and brings about uncertainty and bitterness and confusion, it is when you do not adequately consult, inform and advise your own employees.

On the whole question of a back-up in the event of something of a serious nature or major nature occurring in Winnipeg, I was given to understand that there would be a duplicate facility, that if anything happened to the main facility in Winnipeg under the RAP Program, all we would have to do is move to a room in another building.

I am advised that the room in the other building consists of one or two telephones, that it is not a duplication. If something

[*Traduction*]

**M. Withers:** Monsieur le président, c'est tout le ministère qui a été restructuré.

**Le président:** Je ne voudrais pas prolonger la séance indûment, mais la question m'intéresse fort. Pourriez-vous nous donner un nouvel organigramme pour qu'on ait une idée de ce qu'est ce nouveau ministère?

**M. Withers:** Certainement, monsieur. Cela figure dans la partie III de nos prévisions budgétaires.

**Le président:** Sous forme d'organigramme?

**M. Withers:** Oui, monsieur. À la page 1-27, tout d'abord, et la structure organisationnelle au 15 octobre dernier à la page 1-28, tableau 1-24.

**Le président:** Bien. Je vais y jeter à nouveau un coup d'oeil. Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, monsieur le ministre, quel plan avez-vous pour le bureau des voyages? Y a-t-il eu des appels d'offres?

**Le président:** Le ministre peut répondre, mais cela relève des Approvisionnements et services.

**M. Benjamin:** Vraiment? Vous n'avez rien à faire avec cet organisme?

**Le président:** Au suivant.

**M. Benjamin:** Je vois. Je me demandais simplement si Marlin Travel, d'Edmonton, avait été choisi. La société Air Canada s'en occupe très bien, et j'aimerais qu'elle continue.

Monsieur le président, j'aimerais poser une question au ministre sur le programme PAR, qu'il a mentionné dans son allocution d'ouverture, et sur les centres de contrôle du trafic aérien. J'ai adressé une lettre au ministre sur ce sujet, vers le 10 mars, mais je n'ai pas encore de réponse.

**M. Mazankowski:** J'ai signé la lettre aujourd'hui, monsieur le président.

**M. Benjamin:** C'est une bonne nouvelle. J'attends ma réponse avec impatience. Le ministère des Transports a organisé un excellent briefing pour plusieurs députés et pour notre personnel, et je me demande encore pourquoi on ne fait pas la même chose pour les contrôleurs de trafic aérien. Ils reçoivent une copie du texte qui est lu pendant le projection des diapositives, mais Dieu sait que la pire chose à faire si l'on veut semer la confusion dans l'esprit de nos employés, c'est de mettre de l'amertume dans leur âme, c'est de ne pas les consulter, de ne pas les informer, ne pas les mettre proprement au courant.

Quant au dispositif de soutien en cas d'incident de nature grave qui se produirait à Winnipeg, on m'a laissé entendre qu'il y aurait une installation de rechange, de sorte que si l'installation principale de Winnipeg disparaissait avec le programme PAR, tout ce qu'on aurait à faire, ce serait d'aller dans une autre pièce dans un autre immeuble.

On me dit que la pièce en question dans l'autre immeuble contient un ou deux téléphones, mais que ce n'est pas la même



## [Text]

terrible were to happen at Winnipeg—and I did not get a clear answer—for example, if something went wrong such as a major power failure, fire or whatever you want to think of, could Saskatoon or Regina or Thunder Bay take over from Winnipeg? From what I can gather, they cannot. They can return to their short range, 35 to 40 miles. I am not clear on this in spite of the briefing and I believe the air traffic controllers are not either.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I will try to answer the first part of the question. Mr. Claude LaFrance will answer the second part of the question.

First of all, with respect to the briefing, Mr. Benjamin, the briefing we gave Members of Parliament was pretty elementary in nature and was common knowledge to the representatives of CATCA. I have had a number of discussions with them. While they did not receive the precise briefing that individual Members of Parliament received, they were certainly aware of the details and the components because they were part and parcel of the joint technical committee that was formed to evaluate this whole thing. To go through the elementary type of presentation that you or I would receive would be pretty boring for them.

• 2145

**Mr. Benjamin:** Technical graphs . . .

**Mr. Mazankowski:** That is pretty common knowledge to them. The fact of the matter is that this was an ongoing deliberation with them. When the decision was made, they were informed and there are still some ongoing discussions and clarifications with the representatives of CATCA. As a matter of fact, I have met with them personally. Mr. Pierre Proulx has met with them since that time. I think, quite frankly, most of their concerns are being dealt with. With respect to the technical aspects of your question, I will ask Mr. LaFrance to respond.

**Mr. C. LaFrance (Assistant Deputy Minister, Aviation, Department of Transport):** Mr. Chairman, I should point out at the outset that these relocations are to coincide with the acquisition of new equipment. It is the new technology that permits these relocations. I should also point out that this is exactly what the FAA in the U.S. is also doing.

Now this new equipment will not only permit relocations but will actually improve the level of safety that is possible in two basic ways. One of them is that it allows redirection of data links, data transmissions, from one place to another in case of an emergency, something that is not happening right now, something that cannot happen right now.

The point was made about the possibility, for example, that an air traffic control centre at Winnipeg could go down because of a power failure, a terminal control unit at Regina could also go down because of a power failure, but with the new equipment you then have some capability to redirect the data links so that another location can take it over, within limits. I should also point out that if one of those installations goes off the air, there are standard operating procedures for

## [Translation]

chose. Si quelque chose de catastrophique survenait à Winnipeg—et la réponse que j'ai eue n'était pas claire—mettons qu'il y ait une grosse panne de courant, un incendie ou une catastrophe quelconque, est-ce que Saskatoon ou Régina ou Thunder Bay pourrait prendre la relève? Apparemment pas, si j'ai bien compris. Tout ce qui reste, c'est le contrôle à courte distance, de 35 à 40 milles. Je ne sais pas trop ce qui se produirait, en dépit du briefing, et les contrôleurs du trafic aérien ne doivent pas le savoir non plus.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, j'essaierai de répondre à la première partie de votre question. M. Claude LaFrance répondra à la deuxième.

Tout d'abord, monsieur Benjamin, ce qui a trait au briefing organisé pour les députés, il était assez élémentaire et portait sur des connaissances que tous les représentants de CATCA ont déjà. J'ai discuté avec certain nombre d'entre eux. Ils n'ont pas eu accès au même briefing que les députés, mais ils sont au courant des détails et de tous les éléments nécessaires, car ils faisaient partie du Comité technique mixte formé pour faire le point de la situation. Je ne pense pas qu'ils trouveraient quelque intérêt à la séance d'information assez élémentaire qui nous a été donnée.

**M. Benjamin:** Les graphiques techniques . . .

**M. Mazankowski:** Ils les connaissent fort bien. En fait, ils ont été informés dès que la décision a été prise, et d'ailleurs, des discussions se poursuivent avec les représentants de la CATCA. Je les ai moi-même rencontrés, et M. Pierre Proulx les a revus depuis. J'estime très franchement que nous répondons à la plupart de leurs préoccupations. Pour ce qui est des aspects techniques de votre question, je vais demander à monsieur LaFrance de vous donner une réponse.

**M. C. LaFrance (sous-ministre adjoint, Aviation, ministère des Transports):** Monsieur le président, permettez-moi de signaler d'emblée que ces changements seront rendus possibles grâce à l'acquisition d'un nouvel équipement. Je vous signale également que c'est exactement ce que la FAA américaine est en train de faire, elle aussi.

Ce nouvel équipement va permettre non seulement de procéder à ces démnagements, mais aussi d'augmenter la sécurité de deux façons. Tout d'abord, il permet de raccorder les circuits de données à d'autres centres, en cas d'urgence, ce qui est impossible à l'heure actuelle.

On a mentionné la possibilité d'une panne d'électricité à Winnipeg, ce qui rendrait les services de contrôle du trafic aérien complètement impuissants; cela pourrait également se produire à Régina, mais grâce à ce nouvel équipement, il sera possible de raccorder les circuits à une autre tour de contrôle, dans un certain rayon. Je vous signale également qu'en cas de panne de ces installations, les pilotes doivent recourir à

[*Texte*]

pilots to deal with these kinds of failures. So in effect this is going to improve the margin of safety.

Another way that the new equipment will permit an improvement in the margin of safety is that the displays available to the air traffic controllers will be better. They will provide more information in a more easily readable form. So I would like to reiterate that the margin of safety will actually be improved with the new equipment and with the relocations that go with them.

**Mr. Benjamin:** Are the TCUs going to be installed? I use Regina as an example. Remodeling and enlarging of the airport terminal there has meant that the employees have been working in the basement of that airport. The new facility for the TCU is all done and built and everything else, but I am informed that there are no funds to bring in the technicians and the electricians from Winnipeg to make all the other remaining installations for the equipment, and those guys are still working in the basement. They have no idea when the hell they are going to get out of the cellar. In February the ramp program with the TCUs was to be in place and operating in Regina, Saskatoon and Thunder Bay, but my impression now is that you have changed your mind—you are going to close those TCUs. Now which is it? When are those fellows going to be able to get out of the cellar at Regina airport?

**Mr. LaFrance:** Mr. Chairman, these TCUs, these terminal control units, will not be closed. They will be relocated and therefore the physical locations where they are now will not be required when the ramp program is phased in for those locations. The radars, the actual equipment, will remain there, but the links, in the case of Regina and Thunder Bay, will be in Winnipeg.

**The Chairman:** Thank you. Mr. Taylor.

**Mr. Benjamin:** I have a couple more.

**The Chairman:** You have been 11 minutes on this session. We are going to cut it off at 10. Mr. Taylor.

**Mr. Taylor:** I just have one quick comment.

**The Chairman:** After Mr. Gagliano, we will go back to you, Les, and then Mr. Forrestall wants to ask about a very unusual situation.

**Mr. Taylor:** I just have one quick comment and then one question.

• 2150

I have travelled on VIA Rail three or four times in the last month, and I found the service was really excellent. The people were obliging. The coffee was hot, not lukewarm like you get it on Air Canada many times. I cannot stand lukewarm coffee. The service was fine, and I was really delighted with both trips to Montreal and one to Toronto. I tried to get on VIA Rail in Toronto one time, but they were sold out. I guess it is improving. People are starting to use the rail.

Is there any progress being made with regard to getting one authority instead of ten for trucks to move across Canada?

[*Traduction*]

certaines procédures. En d'autres termes, ce nouvel équipement va permettre de renforcer la sécurité.

Dans cette même optique, le nouvel équipement va permettre d'améliorer l'image que reçoivent les contrôleurs aériens sur leurs écrans. Les données qui y seront présentées seront plus faciles à déchiffrer. L'acquisition de ce nouvel équipement, et les déménagements qu'il implique, vont donc, je le répète, permettre d'augmenter la sécurité.

**M. Benjamin:** Les UCT vont-elles être installées? Prenons le cas de Régina. À cause des travaux de rénovation et d'agrandissement de l'aéroport, les employés ont été obligés de travailler au sous-sol. Les travaux de construction des UCT sont maintenant terminés, mais j'ai entendu dire qu'il n'y avait plus d'argent pour faire venir les techniciens et les électriciens de Winnipeg qui sont censés terminer ces installations; pendant ce temps, les employés travaillent toujours au sous-sol. Ils ne savent absolument pas quand ils vont pouvoir déménager. Le programme de construction de rampes pour les UCT devait être terminé en février dernier à Regina, à Saskatoon et à Thunder Bay, mais j'ai entendu dire que vous aviez changé d'avis et que vous alliez fermer ces UCT. Qu'en est-il vraiment? Quand ces employés vont-ils pouvoir quitter le sous-sol de l'aéroport de Régina?

**M. LaFrance:** Monsieur le président, ces unités de contrôle terminal, ou UCT comme on les appelle, ne vont pas être fermées. On va plutôt les déplacer, de sorte que l'emplacement qu'elles occupent actuellement ne sera plus nécessaire lorsque le programme de construction de rampes commencera. Les radars et les autres équipements resteront là, mais les circuits de liaison se trouveront à Winnipeg, dans le cas de Régina et de Thunder Bay.

**Le président:** Merci. Monsieur Taylor.

**M. Benjamin:** J'ai plusieurs autres questions à poser.

**Le président:** Vous avez eu 11 minutes, alors que la durée normale d'intervention est de 10 minutes. Monsieur Taylor.

**M. Taylor:** Je serai bref.

**Le président:** Je vous redonnerai la parole, Les, après M. Gagliano, et ensuite, M. Forrestall voudra parler d'un cas très particulier.

**M. Taylor:** Je vais faire une petite observation avant de poser une question.

J'ai eu l'occasion de prendre Via Rail trois ou quatre fois depuis un mois, et j'ai constaté que le service y était excellent. Les employés étaient vraiment aimables. Le café était chaud, et pas à moitié refroidi comme sur Air-Canada, bien souvent. Je ne peux pas supporter du café tiède. Le service était donc excellent, et j'ai été enchanté de mes voyages en train à Montréal et à Toronto. J'ai essayé de reprendre Via Rail pour Toronto, mais il n'y avait plus de place. J'ai donc l'impression que les gens recommencent à prendre le train.

Qu'en est-il du regroupement sous une seule administration, plutôt que 10, du camionnage interprovincial?



[Text]

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I am sure Mr. Taylor, with his experience as a provincial Minister—and I might say a very distinguished Minister in the Province of Alberta—probably no one knows truck transportation better than Mr. Taylor. Of course, he is also aware of the myriad of regulations which apply to the trucking industry as you move from province to province.

Yes, we are indeed trying to work towards a greater uniformity. We are working with the provinces on a national safety code right now in co-operation with the trucking industry. Some of the main elements of the *Freedom to Move* will move us from the test of public convenience and necessity to a test of reverse onus, and then ultimately to a fit, willing, and able test. Those are the kinds of discussions that are now going on with the industry and with the provinces.

We hope we can establish a framework where we will have the kind of uniformity that we all dream of. It is not easy to achieve. I think we are making progress, and we are doing it in a co-operative and consultative fashion within the framework of the CCMTA, which seems to have provided the kind of mechanism necessary to allow us to maintain these ongoing discussions.

**Mr. Taylor:** Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Taylor. Mr. Gagliano.

**Mr. Gagliano:** Just one question, Mr. Chairman. I want to see if I understand correctly. It is about the railway crossing. There is a \$10 million in the budget to keep up the railway crossings, and there are about 36,000 of them.

**Mr. Mazankowski:** There are 36,000.

**Mr. Gagliano:** If my mathematics are correct, that means less than \$300 per crossing, taking into consideration the \$60,000 and \$150,000 for lights and bells. We see all these accidents with school buses and trucks and so on at these crossings. It is a little bit scary. Is there any way we could improve this situation?

**Mr. Mazankowski:** The \$10 million is what CTC provides, and there is a formula applied. The municipalities are charged with the maintenance of the service. A certain amount of maintenance has to go on, and the railways pick up a portion of the costs. I am not sure just what it is. Anyway, there are a number of these crossings where this has already been done. That is the amount of funding which has been provided. Of course, you have the other grade separation program, which is much more expensive in nature.

**Mr. Gagliano:** Above the \$10 million, there are some portions of expense that CP—CN are also spending.

**Mr. Mazankowski:** They normally provide the service and then bill it back to the municipality.

**Mr. Gagliano:** I see.

[Translation]

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, M. Taylor avait une excellente réputation lorsqu'il était ministre de la province de l'Alberta, et je suis sûr qu'il connaît mieux que personne le secteur du camionnage. Il sait également, sans aucun doute, que des milliers de règlements s'appliquent à ce secteur industriel lorsqu'il s'agit de camionnage interprovincial.

Nous essayons donc d'uniformiser tout cela, et actuellement, nous collaborons avec les provinces et avec le secteur du camionnage pour établir un code national sur la sécurité. Certains principes du document *Aller sans entraves* vont nous amener à remplacer le critère de la commodité et de la nécessité publique par celui qui exigera des requérants qu'ils prouvent qu'ils sont prêts, aptes et disposés à offrir un service. Ce sera donc à ces derniers d'en faire la preuve. Voilà donc le genre de discussions que nous avons avec l'industrie et les provinces.

Nous espérons donc pouvoir en arriver à un ensemble de règlements aussi uniforme que possible, mais ce n'est pas facile. Nous progressons et nous poursuivons nos consultations avec la CCMTA.

**M. Taylor:** Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Taylor. Monsieur Gagliano.

**M. Gagliano:** Je n'ai qu'une question à poser, monsieur le président. Je veux simplement m'assurer que j'ai bien compris. Il s'agit des passages à niveau. Le budget prévoit un poste de 10 millions de dollars pour l'entretien de ces passages à niveau, et il y en a à peu près 36,000.

**M. Mazankowski:** 36,000 exactement.

**M. Gagliano:** Si mes calculs sont justes, cela représente à peine 300\$ par passage à niveau, si l'on tient compte des 60,000\$ et des 150,000\$ prévus pour les dispositifs d'éclairage et de sonnerie. Or, il se produit toutes sortes d'accidents à ces passages à niveau, avec des autobus scolaires, avec des camions etc. C'est effrayant. Comment peut-on améliorer cette situation?

**M. Mazankowski:** Le crédit de 10 millions de dollars émerge au budget de la CCT, mais sa répartition se fait au moyen d'une formule. Les municipalités doivent assumer l'entretien de ce service, les sociétés de chemins de fer assumant, elles, une partie des coûts. Je ne sais pas exactement combien. Quoi qu'il en soit, c'est ce qu'on a déjà fait pour un certain nombre de passages à niveau. Il ne faut pas oublier non plus le programme de construction de croisements étagés, programme qui coûte beaucoup plus cher.

**M. Gagliano:** Les dépenses assumées par le CP et le CN s'ajoutent donc à cette somme de 10 millions de dollars.

**M. Mazankowski:** Normalement, les sociétés de chemin de fer assurent le service et en présentent ensuite la facture à la municipalité.

**M. Gagliano:** Je vois.

[Texte]

**Mr. Mazankowski:** For the maintenance of it.

**Mr. Gagliano:** Okay. Thank you.

**The Chairman:** Is that fine, Mr. Gagliano? Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** I just have a couple of quickies.

**The Chairman:** Please, because we have six minutes.

**Mr. Benjamin:** It is funny. When there was something the government wanted through in a hurry, we could sit until midnight.

**The Chairman:** That is quite true. You are darned right. That is the way it works. We have been here two and a half hours, and we are not going to impose upon the staff. With the majority of the questions that have been asked here tonight, there should not be any more imposition on the staff.

**Mr. Benjamin:** I can remember us sitting 11 hours one day, and, oh, the chairman was not in a hurry to adjourn that day.

**The Chairman:** You now have five minutes.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, to the Minister. I wrote to him March 14. Maybe he signed that letter today, too. I do not know. It has to do with the matter of standards again and with what the airlines do in concert at airports. I also mentioned it in the House, as the Minister is aware. It has to do with the skycaps at Pearson International Airport in Toronto who have to pay up to \$80 a week to this company that has made a deal with the airlines to provide no-charge, free service for skycaps.

• 2155

Your Mr. Van Dusen is quoted as saying that we should not have to run around kicking their butts. He was referring to the airlines. If you are going to try to persuade them, Mr. Minister, you are quoted as saying that you want the skycaps freed from a pay-to-work scheme. What success have you had with the airlines on this issue? Mr. Charles, who was fired for talking to the media, is also being required by your department to return his identification and keys to your department people at Pearson International Airport. Your department is directly involved in this, even though the airlines make the deal for skycap services. What progress have you made with the airlines?

**Mr. Mazankowski:** First of all, I am not going to comment on what my press secretary said or did not say, because I think that in some cases there have been known to be inaccuracies about what individuals might or might not say. I am sure that has happened to you as well, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Yes, although in this case I would kick their butts around.

**Mr. Mazankowski:** The operating committee has developed proposals for change which I understand have met with the satisfaction of all parties. There were meetings held on April 9, I believe, to discuss various proposals. My understanding is

[Traduction]

**M. Mazankowski:** Il s'agit de l'entretien.

**M. Gagliano:** Bien. Merci.

**Le président:** Vous avez terminé, monsieur Gagliano? Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** J'ai plusieurs petites questions à poser.

**Le président:** Soyez bref, car il ne nous reste que six minutes.

**M. Benjamin:** C'est curieux, lorsque le gouvernement voulait nous faire adopter quelque chose à la va-vite, nous pouvions siéger jusqu'à minuit.

**Le président:** Vous avez tout à fait raison. C'est comme cela que cela marche. Nous sommes ici depuis deux heures et demi, et j'estime que c'est déjà pas mal pour le personnel. Étant donné qu'on a à peu près posé toutes les questions qu'on voulait poser ce soir, on ne devrait pas retenir le personnel plus longtemps.

**M. Benjamin:** Je me souviens avoir siégé pendant 11 heures d'affilée, et ce jour-là, le président n'était certainement pas pressé de lever la séance.

**Le président:** Il vous reste cinq minutes.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je voudrais m'adresser au ministre. Je lui ai adressé une lettre le 14 mars. Ma question concerne les normes, une fois encore, et ce que font les compagnies aériennes, toutes ensemble, dans les aéroports. J'en ai déjà parlé en Chambre. À l'aéroport *international Pearson* de Toronto, les porteurs doivent payer jusqu'à 80\$ la semaine à une société qui s'est entendue avec les compagnies aériennes pour assurer des services de porteurs gratuitement.

M. Van Dusen a apparemment déclaré que nous ne devrions pas essayer de leur forcer la main, en parlant des compagnies aériennes. Or, si vous voulez essayer de les convaincre, monsieur le ministre... Apparemment, vous voulez que ces porteurs ne soient plus assujettis à un tel système. Quels succès avez-vous eu auprès des compagnies aériennes à ce sujet? M. Charles, qui a été mis dehors parce qu'il avait trop parlé aux journalistes, est aujourd'hui intimidé par votre ministère de rendre sa carte d'identité et ses clés à vos représentants, à l'aéroport international Pearson. Votre ministère est donc directement engagé, même si ce sont les compagnies aériennes qui signent ces contrats de services de porteurs. Quel progrès avez-vous fait?

**M. Mazankowski:** Tout d'abord, je n'ai pas l'intention de dire quoi que ce soit au sujet de ce que mon secrétaire aurait déclaré ou pas déclaré, car il arrive parfois, vous le savez bien, que des déclarations soient mal rapportées. Cela vous est certainement déjà arrivé, monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Oui, mais dans ce cas, je leur forcerais la main.

**M. Mazankowski:** Le Comité d'exploitation a préparé des propositions qui satisfont apparemment toutes les parties. Des réunions ont eu lieu à ce sujet le 9 avril dernier, et je crois que les différentes propositions ont été ratifiées par tous les



[Text]

that they were ratified by all the members of the committee. To my knowledge the issue has been essentially resolved.

**Mr. Benjamin:** As I understand it, the skycaps do not know what is in the report, or they are not aware of it.

**Mr. Mazankowski:** Our people have been monitoring the situation and nothing has come to me in the last few days with regard to the ongoing problem. My understanding is that it was generally resolved, but I would be glad to check into it again, Mr. Benjamin, to see what the status is.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I would like to return to the topic of Regina. May I ask the Minister if he would . . . Mr. Van Dusen's advice regarding his department on . . . I wrote to him March 10. He might want to make a note of the name, Ms Stadnyk. There is the file. She is a former firefighter at Regina Airport who I think has been treated disgustfully. I am anxious for the Minister to check this out with his people to find out when the hell we are going to get an answer and when something is going to be done to . . .

I think you need to send somebody in there who is pretty independent and knows what they are doing . . . in an investigation into that and a number of other complaints I will be glad to provide to one of your officials if they would like to get in touch with me about some other things that have been happening at that airport. I do not want to go into it in detail in public, but I am afraid there have been some things go on over the last couple of years that require a pretty thorough investigation.

I would appreciate it, Mr. Minister, if you could get back to me with a reply in that particular case. If one of your officials would get in touch with me or my assistant on some other things . . . We would like to draw your department's attention on those operations at Regina Airport.

**The Chairman:** That is very good. It is nice to end on a constituency problem, Mr. Benjamin. It is the true essence of estimates where members can confront the Crown on expenditures, money and accountability. That is a good way of doing it.

Before adjourning . . .

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I would just like to reply by indicating to Mr. Benjamin that I would be glad to . . .

**The Chairman:** I assume that.

**Mr. Mazankowski:** —look into that and glad to meet with him on the other matters he raised.

• 2200

**The Chairman:** I assumed you would. I am sorry, I did not mean to cut you off, Mr. Benjamin. Mr. Forrestall, you have an interesting intervention perhaps.

**Mr. Forrestall:** Perhaps.

[Translation]

membres du Comité. À ma connaissance, donc, toute cette question est pratiquement réglée.

**M. Benjamin:** D'après ce qu'on m'a dit, les porteurs ignorent ce que contient ce rapport.

**M. Mazankowski:** Mes collaborateurs surveillent de près la situation, et depuis quelques jours, rien n'a été porté à mon attention au sujet de ce problème. J'en conclus qu'il est pratiquement réglé, mais si vous le voulez, monsieur Benjamin, je peux vérifier encore une fois.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'aimerais maintenant en revenir à la situation qui prévaut à Régina. J'ai envoyé une lettre au ministre le 10 mars. Le nom de la dame en question est Stadnyk. Il existe un dossier à son sujet. Elle faisait autrefois partie de l'équipe de pompiers affectée à l'aéroport de Régina, et cette personne a été traitée de façon vraiment écoeurante. J'aimerais bien que le ministre fasse une petite enquête afin de savoir quand, diable, nous allons obtenir une réponse et quand des mesures . . .

À mon avis, il est indispensable que vous envoyiez là-bas quelqu'un qui puisse faire une enquête indépendante, car j'ai reçu un certain nombre de plaintes au sujet de cet aéroport, et j'aimerais bien que l'un de vos collaborateurs vienne me voir à ce sujet. Je n'ai pas l'intention d'entrer dans les détails ici, en public, mais j'ai l'impression que ce qui se passe depuis deux ou trois ans justifie une enquête approfondie.

J'aimerais donc beaucoup, Monsieur le ministre, que vous me fassiez parvenir une réponse à ce sujet. L'un de vos fonctionnaires pourrait peut-être me contacter, moi ou mon assistant, sur certaines questions . . . En d'autres termes, nous aimerions attirer l'attention de votre ministère sur certaines choses qui se passent à l'aéroport de Régina.

**Le président:** Très bien. Vous terminez sur un problème de votre circonscription, monsieur Benjamin, et c'est très bien. C'est justement là l'objectif même de notre examen du budget, car les députés peuvent ainsi obliger les représentants de l'État à rendre des comptes sur les sommes figurant à leur budget. C'est une bonne façon de s'y prendre.

Avant de lever la séance . . .

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je voudrais simplement dire à M. Benjamin que je serais ravi de . . .

**Le président:** Je m'en doute.

**M. Mazankowski:** . . . que je serais ravi de le contacter à ce sujet.

**Le président:** C'est ce que je pensais. Excusez-moi, monsieur Benjamin, je ne voulais pas vous couper la parole. Monsieur Forrestall, je crois que vous avez quelque chose d'intéressant à nous dire.

**M. Forrestall:** Peut-être.

[Texte]

**The Chairman:** The question is over, but he is a Parliamentary Secretary. Mr. Forrestall, what is your point?

**Mr. Forrestall:** Mr. Chairman, since this committee has been established, going back into the early history of our country, on no occasion on which the Minister has been in front of us on estimates has there not been a member from what was then the old constituency of Halifax. I am here to extend that continuity and not because of custom and tradition and practice in the House place a question to the Minister.

I might ask you, Mr. Chairman, if you would be prepared to invite the Minister to comment on this most historic chamber, having initiated it, taken initiative in 1979 with respect to the tradition and history of this chamber, whether he might not be prepared to encourage you as the chairman of this standing committee to take some other initiatives that might lead eventually to some visual reflection of the history of transport in Canada in this our most historic room.

**Mr. Benjamin:** Railway, canals, and teletype.

**The Chairman:** The Minister has heard, and I think it is an interesting representation. You sort of had a quasi-question in there. I really have a dilemma with any question from you—not you, but you as Parliamentary Secretary to the Minister—because you certainly could not get away with it in the House.

**Mr. Reid:** He is simply asking if you could paint.

**The Chairman:** He has asked me to ask the Minister. I think, Mr. Forrestall, it was a timely reminder that perhaps as we carry out our work we will try to do something. This has been an ongoing thing and a stutter situation: it is on again, off again, Finnigan. Perhaps it is time, in this new era of committees, that we try to demarcate this room a little more historically than it has been.

You are holding, Mr. Minister, a what? Jelly beans?

**Mr. Mazankowski:** I am not sure whether I am allowed to raise a point of order, but in the spirit of Expo '86 and particularly Canada Harbour Place, we have some lapel buttons here . . .

**The Chairman:** Oh, good.

**Mr. Mazankowski:** —which depict the beautiful Canada Harbour Place pavilion, which I hope all of you will plan to visit during the course of the summer.

**The Chairman:** Mr. Minister, I thank you very much for that presentation. Of course, you are aware that when we finish the tour of the western Arctic we intend to be at Expo for a day or so. With your assistance . . . I know there has already been communication to be tied into some transportation matters there before we return east.

On behalf of the committee, I want to thank you for your appearance here tonight. We know you have a busy schedule. We are going north and we are going to have some other matters. It just may be, as we have already communicated to your legislative assistant, it may be, depending on the interest

[Traduction]

**Le président:** La période des questions est terminée, mais M. Forrestall est secrétaire parlementaire et il a quelque chose à vous dire.

**M. Forrestall:** Monsieur le président, depuis que le Comité existe, et je remonte bien loin dans notre histoire, jamais le ministre n'a comparu au sujet des prévisions budgétaires sans que soit présent le député de l'ancienne circonscription de Halifax. Je suis ici par fidélité à cette tradition.

Monsieur le président, je vous propose d'inviter le ministre à dire ce qu'il pense de cette salle tout à fait historique, toute empreinte d'une longue tradition, et que nous utilisons depuis 1979. Le ministre pourrait-il vous encourager, vous le président du Comité, à prendre des initiatives en vue de l'illustration de l'histoire des transports au Canada dans cette salle des plus historique.

**M. Benjamin:** Les chemins de fer, les canaux etc.

**Le président:** Le ministre a entendu votre suggestion, fort intéressante. En fait, c'était à moitié une question. Je ne sais jamais si, lorsque vous vous adressez au ministre en tant que secrétaire parlementaire, vous lui posez une question ou bien . . . car vous n'avez pas réussi à la Chambre.

**M. Reid:** Il vous demande simplement si vous savez manier un pinceau.

**Le président:** Il m'a demandé de le demander au ministre. On a déjà envisagé cela plusieurs fois, mais cette fois-ci, étant donné le nouveau rôle que vont jouer les comités, le moment est peut-être venu d'essayer d'illustrer un peu mieux le rôle historique de cette salle.

Qu'avez-vous entre les mains, monsieur le ministre? Des bonbons?

**M. Mazankowski:** Je ne sais pas si je vais pouvoir invoquer le règlement, mais étant donné l'ouverture d'Expo 86 et surtout de *Canada Harbour Place*, nous avons des macarons . . .

**Le président:** Chouette.

**M. Mazankowski:** . . . Illustrant le magnifique pavillon du *Canada Harbour Place*, où je l'espère, vous ne manquerez pas de vous rendre au cours de l'été.

**Le président:** Monsieur le ministre, je vous remercie beaucoup. Vous savez bien sûr qu'à la fin de notre voyage dans l'ouest de l'Arctique, nous avons l'intention de passer un jour ou deux à Vancouver. Il y a encore quelques petits arrangements à faire avant notre retour dans l'Est.

Au nom du Comité, je tiens à vous remercier d'être venu ce soir, car nous savons que vous avez un programme particulièrement chargé. Nous allons nous rendre dans le Nord et étudier d'autres questions. Il se peut, et j'en ai déjà parlé à votre adjoint législatif, que certains membres veuillent vous faire



*[Text]*

of members—whether it was possible to have you back one more time and clean up before the May 31 deadline. I kind of think there is. Quite frankly, I wanted to ask you some questions, but I will perhaps ask you them in another forum and find out some more information.

I want to thank you very much and for the courtesy of members, because it has been a good two and a half hours. I know next time, where we have not been so involved with getting ready for committee hearings and the trip, some of our staff will go over Part III with a finer-toothed comb and perhaps have more questions specifically along the lines of Mr. Gagliano's, which really was very refreshing to get into the estimates along with the other matters we covered. So thanks very much.

The committee stands adjourned until 9.30 Thursday morning.

*[Translation]*

revenir d'ici le 31 mai. Je crois que ce sera le cas. Personnellement, je voulais vous poser quelques questions, mais je suppose que j'aurais l'occasion de le faire ailleurs.

Je vous remercie donc, monsieur le ministre, et je remercie les membres du Comité de la courtoisie dont ils ont fait preuve; cette réunion de deux heures et demie a été très fructueuse. La prochaine fois, lorsque nous n'aurons pas tous ces problèmes de voyage et d'audience, nos chercheurs auront plus de temps pour passer la Partie III au peigne fin, de sorte que nous aurons peut-être des questions plus précises à vous poser, comme celles de M. Gagliano. Merci beaucoup.

La séance est levée jusqu'à jeudi matin, à 9h30.

























*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

## WITNESSES—TÉMOINS

### *From Transport Canada:*

R. Withers, Deputy Minister of Transport;  
V. Barbeau, Assistant Deputy Minister—Surface;  
N. van Duyvendyk, Assistant Deputy Minister—Finance.

### *De Transports Canada:*

R. Withers, sous-ministre des Transports;  
V. Barbeau, sous-ministre adjoint, Transports de surface;  
N. van Duyvendyk, sous-ministre adjoint, Finances.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 51

Thursday, April 24, 1986  
Tuesday, April 29, 1986  
Friday, May 8, 1986  
Saturday, May 10, 1986  
Monday, May 12, 1986  
Tuesday, May 13, 1986  
Thursday, May 15, 1986  
Thursday, May 22, 1986

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 51

Le jeudi 24 avril 1986  
Le mardi 29 avril 1986  
Le jeudi 8 mai 1986  
Le samedi 10 mai 1986  
Le lundi 12 mai 1986  
Le mardi 13 mai 1986  
Le jeudi 15 mai 1986  
Le jeudi 22 mai 1986

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Airport Security  
  
Briefing on trip to the north by officials of Transport  
Canada  
  
Deregulation (Freedom to Move)  
  
Effects of the possible future site of the American  
Embassy on the Rockliffe Airport

CONCERNANT:

La sécurité dans les aéroports  
  
Séance d'information préparée par Transports Canada  
sur le voyage dans le Nord  
  
Déréglementation (Aller sans entraves)  
  
Projet de construction de l'ambassade des États-Unis sur  
le terrain de l'aéroport Rockliffe: répercussions possibles

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the  
Thirty-third Parliament, 1984-85-86

Première session de la  
trente-troisième législature, 1984-1985-1986



## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Darryl L. Gray

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Patrick Nowlan

*Vice-président:* Darryl L. Gray

## MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus  
Les Benjamin  
Terry Clifford  
Vincent Dantzer  
Joe Reid

Fernand Robichaud  
Gordon Taylor  
Brian Tobin  
Barry Turner—(11)

(Quorum 6)

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, APRIL 24, 1986  
(71)

[Text]

The Standing Committee on Transport met *in camera* at 9:32 o'clock a.m. this day, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Les Benjamin, Vincent Dantzer, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Joe Reid and Gordon Taylor.

*In attendance: From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer.

*Witnesses: From the International Civil Aviation Organization:* John Merritt, Chief, Aviation Security System. *From the Air Transport Association of Canada:* Gordon Sinclair, President and Chief Executive Officer and Stewart Grant, Vice-President and Secretary. *From the International Pilots Association:* Fred Deveau, (Security Chairman of C.A.L.P.A.). *From the Department of External Affairs:* Bill Hooper, Special Adviser to Director General of Security Services (Former Director, General Security and Intelligence).

The Committee commenced consideration of the subject of Airport Security.

The witnesses made opening statements and answered questions.

At 11:45 o'clock a.m., the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m. this day.

AFTERNOON SITTING  
(72)

The Standing Committee on Transport met *in camera* at 3:35 o'clock p.m. this day, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Darryl L. Gray, Joe Reid and Gordon Taylor.

*In attendance: From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer.

*Witnesses: From the International Civil Aviation Organization:* John Merritt, Chief, Aviation Security System. *From the Air Transport Association of Canada:* Gordon Sinclair, President and Chief Executive Officer and Stewart Grant, Vice-President and Secretary. *From the International Pilots Association:* Fred Deveau, (Security Chairman of C.A.L.P.A.). *From the Department of External Affairs:* Bill Hooper, Special Adviser to Director General of Security Services (Former Director, General Security and Intelligence).

The Committee resumed consideration of the subject of Airport Security.

The witnesses answered questions.

At 3:50 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

## PROCÈS-VERBAUX

LE JEUDI 24 AVRIL 1986  
(71)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos, aujourd'hui à 9 h 32, sous la présidence de Patrick Nowlan, (président).

*Membres du Comité présents:* Les Benjamin, Vincent Dantzer, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Joe Reid et Gordon Taylor.

*Aussi présent: De la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche.

*Témoins: De l'Organisation de l'Aviation civile internationale:* John Merritt, chef, Section de la sûreté de l'aviation. *D'Air Transport Association of Canada:* Gordon Sinclair, président et chef de la direction; Stewart Grant, vice-président et secrétaire. *De l'International Pilots Association:* Fred Deveau (président de la sécurité de la C.A.L.P.A.). *Du ministère des Affaires extérieures:* Bill Hooper, conseiller spécial auprès du directeur général des Services de sécurité (ancien directeur, Direction générale de l'analyse des renseignements et de la sécurité).

Le Comité reprend l'étude de la question de la sécurité dans les aéroports.

Les témoins font des déclarations et répondent aux questions.

A 11 h 45, le Comité interrompt les travaux pour les reprendre à 15 h 30 aujourd'hui.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI  
(72)

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos, aujourd'hui à 15 h 35, sous la présidence de Patrick Nowlan, (président).

*Membres du Comité présents:* Darryl L. Gray, Joe Reid et Gordon Taylor.

*Aussi présent: De la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche.

*Témoins: De l'Association de l'Aviation civile internationale:* John Merritt, chef, Section de la sûreté de l'aviation. *D'Air Transport Association of Canada:* Gordon Sinclair, président et chef de la direction; Stewart Grant, vice-président et secrétaire. *De l'International Pilots Association:* Fred Deveau (président de la sécurité de la C.A.L.P.A.). *Du ministère des Affaires extérieures:* Bill Hooper, conseiller spécial auprès du directeur général des Services de sécurité (ancien directeur, Direction générale de l'analyse des renseignements et de la sécurité).

Le Comité reprend l'étude de la question de la sécurité dans les aéroports.

Les témoins répondent aux questions.

A 15 h 50, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.



TUESDAY, APRIL 29, 1986  
(73)

The Standing Committee on Transport met *in camera* at 9:35 o'clock a.m. this day, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Terry Clifford, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Joe Reid, Fernand Robichaud and Gordon Taylor.

*Acting Member present:* Bill Blaikie.

*Other Member present:* Dave Nickerson.

*In attendance: From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer.

*Witness: From Transport Canada:* Keith Thompson, Coordinator, Regulatory Reform.

The Committee resumed study of its plans to travel to northern and remote areas.

The witness made an opening statement and answered questions.

At 10:40 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

FRIDAY, MAY 8, 1986  
(74)

The Standing Committee on Transport met at 7:05 o'clock p.m., in Rankin Inlet, Northwest Territories, this day, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Vincent Dantzer, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Fernand Robichaud and Gordon Taylor.

*Acting Member present:* Bill Blaikie for Les Benjamin.

*In attendance: From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer and John Gibberd.

*Witnesses: From the Keewatin Inuit Association:* Peter Ernek, President. *From the Hamlet Council of Rankin Inlet and the Keewatin Chamber of Commerce:* Jack Anawak, Mayor and Representative of the Chamber of Commerce respectively. *From the Council of the Northwest Territories:* The Honourable Doug Tacak-Curley, Minister of Economic Development. *From Calm Air:* Joe Barnsley, Counsel; Arnold Morberg, President.

The witnesses made statements and answered questions.

At 10:30 o'clock p.m., this day, the Committee adjourned to the call of the Chair.

SATURDAY, MAY 10, 1986  
(75)

LE MARDI 29 AVRIL 1896  
(73)

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos, aujourd'hui à 9 h 35, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Terry Clifford, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

*Membre suppléant présent:* Bill Blaikie.

*Autre député présent:* Dave Nickerson.

*Aussi présent: De la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche.

*Témoin: De Transports Canada:* Keith Thompson, coordinateur, Réforme des règlements.

Le Comité reprend l'étude d'un projet de voyage dans les régions septentrionales et éloignées.

Le témoin fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

A 10 h 40, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE VENDREDI 8 MAI 1986  
(74)

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 19 h 05, à Rankin Inlet, dans les Territoires du Nord-Ouest, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Vincent Dantzer, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Fernand Robichaud et Gordon Taylor.

*Membre suppléant présent:* Bill Blaikie remplace Les Benjamin.

*Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche, et John Gibberd.

*Témoins: De la Keewatin Inuit Association:* Peter Ernek, président. *Du Conseil municipal de Rankin Inlet, et de la Chambre de commerce de Keewatin:* Jack Anawak, maire et délégué de la Chambre de commerce. *Du Conseil des Territoires du Nord-Ouest:* L'honorable Doug Tacak-Curley, ministre de l'Expansion économique. *De Calm Air:* Joe Barnsley, conseiller; Arnold Morberg, président.

Les témoins font des déclarations et répondent aux questions.

A 22 h 30, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Nino Travella

*Clerk of the Committee*

LE SAMEDI 10 MAI 1986  
(75)

The Standing Committee on Transport met at 9:03 o'clock a.m. in Yellowknife, Northwest Territories, this day, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Vincent Dantzer, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Fernand Robichaud and Gordon Taylor.

*Acting Members present:* Bill Blaikie for Les Benjamin; and Thomas Suluk for Joe Reid.

*Other Member present:* Dave Nickerson.

*In attendance: From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer and John Gibberd.

*Witnesses: From Northwest Territories Association of Municipalities:* Walter Kudelik, President and Anita Perry, Executive Director. *From the Northern Air Transport Association:* John Crichton, President. *From Hay River Town Council:* Henry Descheemacker, Town Councillor and Justin French, Economic Development Planner. *From the Northwest Territories Business Council:* B. James Britton, Secretary. *From the Northwest Territories Chamber of Commerce:* Alex Morrison. *From the Northwest Territories Chamber of Mines:* Dave Nutter, General Manager. *From the Yellowknife Chamber of Commerce:* Len Jason, Past President and Tes Hamer, C.A. Chairman, Development and Government Affairs Group.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference concerning deregulation.

The witnesses made opening statements and answered questions.

At 12:33 o'clock p.m., this day, the Committee adjourned until 2:00 o'clock p.m. this day.

#### AFTERNOON SITTING (76)

The Standing Committee on Transport met at 2:05 o'clock p.m. in Yellowknife, Northwest Territories, this day, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Vincent Dantzer, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Fernand Robichaud and Gordon Taylor.

*Acting Members present:* Bill Blaikie for Les Benjamin and Thomas Suluk for Joe Reid.

*Other Member present:* Dave Nickerson.

*In attendance: From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer and John Gibberd.

*Witnesses: From the City of Yellowknife:* Mayor Mike McGrath and Brian Chambers, City Clerk. *From the Northwest Territories Federation of Labour:* Dave Johnston, President. *From the Northwest Territorial Airways Limited:* Robert P. Engle, Chairman and President. *From Aero Arctic Helicopters Limited:* Robert O'Connor, President.

The Committee resumed consideration of the subject of deregulation on transportation industry.

Le Comité permanent des transports se réunit, à Yellowknife, dans les Territoires du Nord-Ouest, aujourd'hui à 9 h 03, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Vincent Dantzer, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

*Membres suppléants présents:* Bill Blaikie remplace Les Benjamin; Thomas Suluk remplace Joe Reid.

*Autre député présent:* Dave Nickerson.

*Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche. John Gibberd.

*Témoins: De l'Association des municipalités des Territoires du Nord-Ouest:* Walter Kudelik, président; Anita Perry, directrice exécutive. *De la Northern Air Transport Association:* John Crichton, président. *Du Conseil municipal de Hay River:* Henry Descheemacker, échevin; Justin French, responsable de l'élaboration des projets économique. *Du Northwest Territories Business Council:* B. James Britton, secrétaire. *De la Chambre de commerce des Territoires du Nord-Ouest:* Alex Morrison. *De la Chambre des mines des Territoires du Nord-Ouest:* Dave Nutter, directeur général. *De la Chambre de commerce de Yellowknife:* Len Jason, ancien président; Tes Hamer, c.a., président, *Development and Government Affairs Group.*

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi relatif au déconstrôle.

Les témoins font des déclarations préliminaires et répondent aux questions.

À 12 h 33, le Comité interrompt les travaux pour les reprendre, aujourd'hui à 14 heures.

#### SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI (76)

Le Comité permanent des transports se réunit, à Yellowknife, dans les Territoires du Nord-Ouest, aujourd'hui à 14 h 05, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Vincent Dantzer, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

*Membres suppléants présents:* Bill Blaikie remplace Les Benjamin; Thomas Suluk remplace Joe Reid.

*Autre député présent:* Dave Nickerson.

*Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche. John Gibberd.

*Témoins: De la ville de Yellowknife:* Son honneur le maire Mike McGrath; Brian Chambers, greffier municipal. *De la Fédération du travail des Territoires du Nord-Ouest:* Dave Johnston, président. *De la Northwest Territorial Airways Limited:* Robert P. Engle, président. *De la compagnie Aero Arctic Helicopters Limited:* Robert O'Connor, président.

Le Comité reprend l'étude de la question du déconstrôle de l'industrie des transports.



The witnesses made an opening statement and answered questions.

At 5:03 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

MONDAY, MAY 12, 1986  
(77)

The Standing Committee on Transport met at 9:18 o'clock a.m., in Inuvik, Northwest Territories, this day, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Vincent Dantzer, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Fernand Robichaud and Gordon Taylor.

*Acting Member present:* Bill Blaikie for Les Benjamin.

*Other Member present:* Dave Nickerson.

*In attendance: From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer and John Gibberd.

*Witnesses: From the Town of Inuvik:* Mayor John Hill, Tom Detler, Town Planner and Bill Farmer. *From the Government of the Northwest Territories:* Hon. Tom Butters, Minister, Department of Government Services, N.W.T., Norm Phillpot, Chief, Supply and Services, Department of Government Services, Roger Connelly, Assistant Regional Director, Inuvik Region, and John Hill, Chairman of the Road Committee. *From the Inuvik Chamber of Commerce:* Doug Billingsley, President and Dick Hill, Executive Director.

The Committee resumed consideration of the subject of deregulation on Transport industry.

The witnesses made an opening statement and answered questions.

At 11:40 o'clock a.m., this day, the Committee adjourned to the call of the Chair.

TUESDAY, MAY 13, 1986  
(78)

The Standing Committee on Transport met at 9:08 o'clock a.m., in Whitehorse, Yukon, this day, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Vincent Dantzer, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Fernand Robichaud and Gordon Taylor.

*Acting Member present:* Bill Blaikie for Les Benjamin.

*In attendance: From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer and John Gibberd.

*Witnesses: From the Department of Community and Transportation Services:* Piers McDonald, Minister of Community and Transport Services, Yukon and André Gagnon, Deputy Minister. *From Air North Charter Ltd.:* Joseph T. Sparling, President. *From Yukon Chamber of*

Les témoins font une déclaration préliminaire et répondent aux questions.

À 17 h 03, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE LUNDI 12 MAI 1986  
(77)

Le Comité permanent des transports se réunit à Inuvik, dans les Territoires du Nord-Ouest, aujourd'hui à 9 h 18, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Vincent Dantzer, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

*Membre suppléant présent:* Bill Blaikie remplace Les Benjamin.

*Autre député présent:* Dave Nickerson.

*Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche. John Gibberd.

*Témoins: De la municipalité d'Inuvik:* Son honneur le maire John Hill; Tom Detler, Responsable de l'Élaboration des projets municipaux; Bill Farmer. *Du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest:* L'honorable Tom Butters, ministre, ministère des Services du gouvernement des T.-N.-O. Norm Phillpot, chef, Approvisionnements et Services, ministère des Services du gouvernement; Roger Connelly, directeur régional adjoint, région d'Inuvik; John Hill, président du Comité chargé des routes. *De la Chambre de commerce d'Inuvik:* Doug Billingsley, président; Dick Hill, directeur exécutif.

Le Comité reprend l'étude de la question du déconstrôle de l'industrie des transports.

Les témoins font une déclaration préliminaire et répondent aux questions.

A 11 h 40, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 13 MAI 1986  
(78)

Le Comité permanent des transports se réunit à Whitehorse, au Yukon, aujourd'hui à 9 h 08, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Vincent Dantzer, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

*Membre suppléant présent:* Bill Blaikie remplace Les Benjamin.

*Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche. John Gibberd.

*Témoins: Du ministère des Services communautaires et des Transports:* Piers McDonald, ministre des Services communautaire et des Transport, Yukon; André Gagnon, sous-ministre. *De la compagnie Air North Charter Ltd.:* Joseph T. Sparling, président. *De la Chambre des mines du Yukon:*

*Mines:* Wayne Reid, Director. *From Yukon Progressive Conservative Caucus:* Doug Phillips, Transport Critic. *From Trans. North Air:* T.A. Kaptý.

The Committee resumed consideration of the subject of deregulation on Transport industry.

The witnesses made an opening statement and answered questions.

At 11:51 o'clock a.m., this day, the Committee adjourned to the call of the Chair.

THURSDAY, MAY 15, 1986  
(79)

The Standing Committee on Transport met *in camera* at 8:30 o'clock a.m., in Vancouver, British Columbia, this day, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Vincent Dantzer, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Joe Reid, Gordon Taylor.

*Acting Member present:* Bill Blaikie for Les Benjamin.

*In attendance: From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer and John Gibberd.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference concerning deregulation.

Members exchanged views for the preparation of the report.

At 9:37 o'clock a.m., this day, the Committee adjourned to the call of the Chair.

Wayne Reid, directeur. *Du Comité électoral progressiste conservateur du Yukon:* Doug Phillips, critique en matière de transports. *De la compagnie Trans. North Air:* T.A. Kaptý.

Le Comité reprend l'étude de la question du déconstrôle de l'industrie des transports.

Les témoins font une déclaration préliminaire et répondent aux questions.

À 11 h 51, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE JEUDI 15 MAI 1986  
(79)

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos, à Vancouver, en Colombie-Britannique, aujourd'hui à 8 h 30, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Vincent Dantzer, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Joe Reid, Gordon Taylor.

*Membre suppléant présent:* Bill Blaikie remplace Les Benjamin.

*Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche. John Gibberd.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi relatif à la question du déconstrôle.

Les membres du Comité échantent des idées en prévision du rapport.

À 9 h 37, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Greffier de Comité*

Marie-Louise Paradis

*Committee Clerk*

THURSDAY, MAY 22, 1986  
(80)

The Standing Committee on Transport met at 9:32 o'clock a.m., this day, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Joe Reid, Fernand Robichaud and Gordon Taylor.

*Acting Member present:* Barry Turner for Dennis H. Cochrane.

*Other Members present:* Don Boudria, Bob Horner and John Rodriguez.

*In attendance: From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer.

*Witnesses: From the National Capital Commission:* Jean Pigott, Chairman and Japp Schouten, Executive Director, Planning. *From the Canadian Owners and Pilots Association:* Bill Peppler.

Pursuant to Standing Order 96, the Committee commenced consideration of the effects of the future site of the American Embassy on the Rockcliffe Airport.

LE JEUDI 22 MAI 1986  
(80)

Le Comité permanent des transport se réunit, aujourd'hui à 9 h 32, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Joe Reid, Fernand Robichaud et Gordon Taylor.

*Membre suppléant présent:* Barry Turner remplace Dennis H. Cochrane.

*Autres députés présents:* Don Boudria, Bob Horner, John Rodriguez.

*Aussi présent: De la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche.

*Témoins: De la Commission de la Capitale nationale:* Jean Pigott, présidente; Japp Schouten, directeur exécutif, Planification. *De la Canadian Owners and Pilots Association:* Bill Peppler.

Conformément à l'autorité que lui confère l'article 96, le Comité entreprend l'étude des effets qu'aura sur l'Aéroport de



Jean Pigott made a statement and presented a film.

Japp Schouten made a statement.

The witnesses from the National Capital Commission answered questions.

At 12:11 o'clock p.m. the sitting was suspended.

At 12:19 o'clock p.m. the sitting resumed.

Bill Pepler made a statement and answered questions.

*It was agreed*,—That the brief of the Canadian Owners and Pilots Association be appended this day in the *Minutes of Proceedings and Evidence* (See Appendix "TRPT-11").

At 1:07 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Rockliffe, le futur emplacement de l'Ambassade des États-Unis.

Jean Pigott fait une déclaration et passe un film.

Japp Schouten fait une déclaration.

Les témoins de la Commission de la Capitale nationale répondent aux questions.

A 12 h 11, le Comité interrompt les travaux.

A 12 h 19, le Comité reprend les travaux.

Bill Pepler fait une déclaration et répond aux questions.

*Il est convenu*,—Que le mémoire présenté par la *Canadian Owners and Pilots Association* figure en appendice aux *Procès-verbaux et témoignages* d'aujourd'hui (\*iVoir Appendice «TRPT-11»).

A 13 h 07, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Greffier de Comité*

Richard Rumas

*Committee Clerk*

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Thursday, May 22, 1986

• 0932

**The Chairman:** Colleagues, I see a quorum for hearing evidence, not necessarily for voting. We do not intend to vote.

We are very glad to welcome to the hearing of the Transport committee the Chairman of the National Capital Commission, Mrs. Jean Pigott. I am glad to see her in her present *vêtements*, having seen her in other roles earlier.

We welcome you. I do not like to prolong matters. I understand you have a short presentation or film, and then we will have questions.

**Mrs. Jean Pigott (Chairman, National Capital Commission):** Thank you very much, Mr. Chairman and colleagues. You said you had met me in other circumstances. I would just like to say that when I first entered Parliament, I sat in the back far corner of the caucus room every Wednesday, and it was the chairman and Mr. Heward Grafftey who first taught me how to heckle. I have always been very grateful for the experience. I have used it since and I call it "the Nowlan treatment".

**The Chairman:** I am very glad, Madam Pigott, that we are able to reciprocate.

I understand the Mayor of Hull is in the audience here. Is he here? We had a phone call at 8 a.m., and I said if you were to identify yourself I would accept the physical brief. We cannot have the physical presentation, and we will see what happens after today. Thanks very much.

• 0935

**Mrs. Pigott:** Your question today about the Rockcliffe Air Base and its future is basically a planning concept of what happens to federal land in the capital. We have unveiled our plan for Canada's capital, a federal land use plan. It is in draft document, which has now been circulated to the community, not only to the community locally but to the community nationally. We have had about 30 meetings with various federal and local agencies, and we are now going out to community groups with our document.

**The Chairman:** That is the one I have in my hand, is it?

**Mrs. Pigott:** That is right.

**The Chairman:** And members have it.

**Mrs. Pigott:** We would appreciate it, Mr. Chairman, if we could show a short film that talks to the principles behind our

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le jeudi 22 mai 1986

**Le président:** Chers collègues, je constate que nous atteignons le quorum qui nous permet d'entendre les témoignages, mais pas nécessairement de voter. Nous ne nous proposerons pas de voter.

Nous avons le plaisir d'accueillir à cette audience du Comité du transport, madame Jean Pigott, présidente de la Commission de la capitale nationale. Je suis heureux de la voir dans son nouveau rôle, après l'avoir rencontrée précédemment dans d'autres circonstances.

Nous vous souhaitons la bienvenue. Je n'aime pas prolonger les affaires. Je crois que vous avez pour nous un court exposé audio-visuel ou un film, après quoi nous passerons aux questions.

**Mme Jean Pigott (présidente de la Commission de la capitale nationale):** Merci beaucoup, monsieur le président et chers collègues. Vous disiez m'avoir rencontrée dans d'autres circonstances. J'aimerais simplement dire que lors de mes débuts au Parlement, je m'asseyais régulièrement tous les mercredis dans un coin au fond de la Chambre. C'est là que le président et M. Heward Grafftey m'apprentent, les premiers, comment interrompre l'orateur. Je leur ai toujours été fort reconnaissante de cet enseignement. Je m'en sers depuis en l'appelant "le traitement Nowlan".

**Le président:** J'en suis charmé, Madame Pigott, et je vous retourne le compliment.

Je crois savoir que le maire de Hull se trouve dans l'assistance. Est-il là? Nous avons eu un appel téléphonique à 8 h et j'ai dit que s'il s'identifiait, j'accepterais le rapport écrit, que nous que ne pouvions l'entendre et que nous verrons ce qui arrivera par la suite. Merci beaucoup.

**Mme Pigott:** Votre question d'aujourd'hui au sujet de la base aérienne de Rockcliffe et de son avenir se rattache fondamentalement à la planification concernant les terrains du gouvernement fédéral dans la capitale nationale. Nous avons dévoilé nos plans relatifs à la capitale du Canada pour l'utilisation des terrains du gouvernement fédéral. C'est un document préliminaire qui a été distribué partout dans la collectivité, à l'échelon non seulement local mais également national. Nous avons eu une trentaine de réunions avec divers organismes fédéraux et locaux et nous nous occupons maintenant de présenter notre document aux groupes communautaires.

**Le président:** Est-ce bien celui que j'ai en main?

**Mme Pigott:** C'est bien cela.

**Le président:** Et les députés l'ont aussi.

**Mme Pigott:** Nous aimerions, Monsieur le président, pouvoir vous présenter un film assez court qui traite des



[Text]

concept plan for all federal lands in the capital. If you do not mind, I think it will set the stage at this point for the principles of land planning, and it will particularly pertain to the area that is under discussion today.

**The Chairman:** How long is the film?

**Mrs. Pigott:** It is just about 20 minutes. You will enjoy it.

**The Chairman:** I am sure I will. We will have the film presentation now.

[Film Presentation]

• 0955

**The Chairman:** Fine. That is great. Thank you, Madam Chairperson, that was an interesting film on the general nature of the capital. I gather that was in place of a written statement and that is why some members naturally want to get on to questions of the specifics of Rockcliffe Air Base.

As far as the Chair is concerned, and with all respect to you and your articulation, I think the film was more dramatic and graphic and perhaps even more interesting than a monologue from you and a brief. Unless you have anything more, I am going to throw it open to questions right off the bat.

**Mrs. Pigott:** Yes, I would like to introduce my two colleagues, which I should have done before. Gregg Gyton, Secretary General of our Secretariat and Japp Schouten, Executive Director of our Planning Branch of the Commission.

I think we would like to zero in for a moment on the Rockcliffe Air Base, to tell you of our discussions with DND and to describe what we think is probably the future potential for the air base. I would ask Mr. Schouten if he would articulate this for us. We have specific maps.

**The Chairman:** Fine.

**Mr. Japp Schouten (Executive Director, Planning Branch, National Capital Commission):** Very briefly, Mr. Chairman, I have a handout which I would like to give members of the committee dealing with the specific question of the relationship between Mile Circle and the Rockcliffe Air Base and especially the future use of the runway as it relates to the surrounding area.

**The Chairman:** This is runway 27?

**Mr. Schouten:** Yes. I hope I may distribute this handout through the clerk at this particular time.

While that is being done, I would just like to mention recent discussions we have had in consulting various federal departments and agencies on our federal land use planning proposals. That has included in the last couple of weeks the Department of National Defence, the National Research Council, the National Aviation Museum and the National Museums

[Translation]

principes sous-tendant notre plan conceptuel pour tous les terrains du gouvernement fédéral situés dans la capitale. Je crois que ce film posera les principes de planification des terrains et touchera tout particulièrement le secteur dont il est question aujourd'hui.

**Le président:** Quelle en est la durée?

**Mme Pigott:** Pas plus d'une vingtaine de minutes. Il vous plaira beaucoup.

**Le président:** J'en suis sûr. Nous allons donc immédiatement le présenter.

[présentation du film]

**Le président:** Très bien. C'est parfait. Merci, madame la présidente, c'était un film très intéressant sur l'aspect général de la Capitale. Je crois comprendre que ceci tient lieu de déclaration écrite. Aussi certains membres désirent-ils, naturellement, passer aux questions spécifiques relatives à la base aérienne de Rockcliffe?

Quant à la présidence et avec tout le respect que je vous dois, à vous et à la façon dont vous vous exprimez, je pense que ce film était mieux adapté, plus vivant et sans doute plus intéressant que n'aurait pu l'être votre monologue et un dossier. À moins que vous n'ayez d'autres choses, je vais, sur-le-champ, ouvrir la période des questions.

**Mme Pigott:** Oui, j'aimerais auparavant présenter mes deux collègues, ce que j'aurais dû d'ailleurs faire plus tôt. Gregg Gyton, secrétaire général de notre secrétariat et Japp Schouten, directeur administratif à la Direction de la planification de la Commission.

Nous aimerions nous concentrer un instant sur la base aérienne de Rockcliffe afin de vous faire part des entretiens que nous avons eus avec le ministère de la Défense nationale et vous décrire ce que seront, à notre avis, les possibilités futures de cette base. Je demanderai à M. Schouten de bien vouloir nous l'expliquer. Nous avons les cartes appropriées.

**Le président:** Très bien.

**M. Japp Schouten (directeur administratif à la Direction de la planification, Commission de la Capitale nationale):** Très brièvement, M. le président, j'ai ici une documentation que j'aimerais distribuer aux membres du comité. Elle traite de la question spécifique des rapports existant entre Mile Circle et la base aérienne de Rockcliffe et tout particulièrement de l'utilisation future de la piste par rapport au secteur environnant.

**Le président:** Est-ce la piste 27?

**M. Schouten:** Oui. Puis-je demander à l'huissier de distribuer dès maintenant?

J'aimerais, entre temps, mentionner simplement les derniers entretiens que nous avons eus lors de nos consultations avec divers ministères et organismes fédéraux au sujet de nos propositions relatives à la planification de l'utilisation des terrains fédéraux. Nous consultons notamment, depuis environ deux semaines, le ministère de la Défense nationale, le Conseil

*[Texte]*

Corporation, Transport Canada and the RCMP. As well, we have had discussions with the Rockcliffe Flying Club.

• 1000

First, National Defence: Two things I would just like to bring to the committee's attention. One item is that the married quarters currently on the site are expected to remain on the site for the foreseeable future, which is contrary to some of the assumptions we had made in our plans some time ago.

Second, the Department of National Defence, as the owners of the land, especially the portion to the south of the escarpment, the upper level of the Rockcliffe Air Base, which I could point out for you on the map in a minute, have indicated that they are initiating a feasibility study with a view to determining whether in the future National Defence Headquarters facilities and related functions could be consolidated on the upper level of the Rockcliffe Air Base. That of course relates to one of the items in our presentation, the audio-visual, which is the development of distinct federal nodes to accommodate major federal departments who either have outstanding requirements at present or will seek new or enlarged or consolidated accommodation in the future.

So that is a factor we are trying to take into account both in terms of the relationship of the Mile Circle and the RCMP area to the air base as well as the planning of the air base itself in the future.

The Rockcliffe Flying Club: We have had discussions with the flying club to the extent that we are suggesting and discussing with them the relocation of the flying club facilities to an area to the southeast of the new National Aviation Museum, which is shown on one of the maps, and if you want I could refer to that later.

The National Research Council, as a neighbour to the Rockcliffe Air Base, has had a long-standing requirement for the expansion of some of its facilities and has proposed to us and Public Works and the Treasury Board the possibility of taking over a portion of the air base to accommodate some of its facilities.

In addition, the National Aviation Museum, what is now under construction and is scheduled to open in 1987, is the first phase of the aviation museum. In addition to the first phase, there are workshops to the west of the museum and a phase 2 is being reserved in terms of land use for the future, to round out the total museum complex in the future.

Transport Canada no longer considers the Rockcliffe Air Base to be an operating airport in the sense of Transport Canada responsibilities. However, both the NCC and the National Capital Commission favour an approach to the operations of the Aviation Museum which involves air shows, demonstrations and the active use of the runway as a so-called

*[Traduction]*

national de recherches, le Musée national de l'aviation et la Corporation des Musées nationaux, Transports Canada et la GRC. Nous nous sommes également entretenus avec le Rockcliffe Flying Club.

Voyons, tout d'abord, la Défense nationale: J'aimerais juste attirer l'attention du Comité sur deux points. L'un concerne les logements familiaux qui se trouvent actuellement sur le site et qui, autant qu'on puisse le prévoir, doivent y rester, ce qui est contraire à certaines des suppositions que nous avions faites dans nos plans il y a quelque temps.

Deuxièmement, le ministère de la Défense nationale, en tant que propriétaire du terrain et tout particulièrement de la portion située au sud de l'escarpement, soit le niveau supérieur de la base aérienne de Rockcliffe que je pourrai vous montrer sur la carte dans un instant, a indiqué qu'il entreprenait une étude de faisabilité pour déterminer si les installations futures du Quartier général de la Défense nationale et les fonctions connexes pourraient être réunies au niveau supérieur de la base aérienne de Rockcliffe. Voilà qui se rattache naturellement à l'un des points de notre présentation audio-visuelle, soit le développement de centres fédéraux distincts en vue de loger les principaux ministères fédéraux qui ont d'ores et déjà des exigences qui attendent d'être satisfaites ou qui chercheront plus tard à occuper de nouvelles installations, ou à agrandir ou à fusionner leurs installations actuelles.

Aussi est-ce un facteur dont nous essayons de tenir compte tant en termes du rapport qui existe entre les secteurs du Mile Circle et de la GRC et la base aérienne qu'en fonction de la planification de la base aérienne même pour l'avenir.

Le Rockcliffe Flying Club: Nous avons eu des entretiens avec cet aéro-club dans la mesure où nous leur suggérons de relocaliser leurs installations dans un secteur situé au sud-est du nouveau Musée national de l'Aviation tel qu'indiqué sur l'une des cartes et auquel, si vous le désirez, je reviendrai plus tard.

Le Conseil national de recherches: En tant que voisin de la base aérienne de Rockcliffe, le Conseil national de recherches a, depuis longtemps, exprimé des exigences visant à l'expansion de certaines de ses installations. Il nous a proposé, tant à nous qu'aux Travaux publics et au Conseil du Trésor, la possibilité de reprendre une portion de la base aérienne pour y loger certaines de ses installations.

En outre, le Musée national de l'Aviation, qui est actuellement en construction et qui devrait ouvrir ses portes en 1987, constitue la première étape du Musée de l'Aviation. Des ateliers viennent s'y ajouter à l'ouest. La deuxième étape concerne les terrains destinés à encercler, dans l'avenir, tout l'ensemble du musée.

Transports Canada ne considère plus la base aérienne de Rockcliffe comme un aéroport opérationnel par rapport à ses attributions. Cependant, la CCN et la Commission de la Capitale nationale favorisent pour le musée des activités incluant des spectacles aériens, des démonstrations et une utilisation effective de la piste pour rendre le musée vivant,



[Text]

living museum rather than, as is done in other capitals, suspending airplanes from the ceiling, which we think is a much less desirable way of doing it. The use of the runway is, to us, a very desirable thing, and has been taken fully into account in our planning.

The RCMP undertook a feasibility study in 1981 with a view to determining expansion plans and consolidation plans of its Police College and its musical ride facilities, and the handout I just passed out shows the strict height regulations in force with regard to development on adjacent lands.

If I could just draw your attention for a minute to this map, you will notice that the dark grey cone is called the approach or take-off zone. It slopes at a 2.5 degree slope, or 1 in 40, up in a leftward direction, so that by the time the slope meets the property boundary between the RCMP lands and the Mile Circle to the left of your drawing—and again this could be shown in more detail on the map—it reaches a height of about 82.5 feet above grade.

• 1005

As you probably know, the tallest building on the RCMP compound is about a seven- or eight-storey building, 80 feet above ground. That building and any future buildings the RCMP proposes will stay within these height restrictions.

We have done an initial analysis and we have instructed the consultant, who is currently completing his report on the whole question of the feasibility of the Mile Circle for both open space and embassy use, to determine how any height restriction might affect the site. Our understanding is that any buildings on the Mile Circle would be no taller than three to four storeys, which would be well within the height restriction. To be on the very safe side, we have also had discussions with U.S. officials both at the embassy in Ottawa and with the foreign buildings office of the Department of State in Washington to the effect that any future use of the runway is not considered to be a concern in any embassy development on the Mile Circle.

**Mrs. Pigott:** The only other thing I would like to say, Mr. Chairman, is that we had asked and had hoped we could postpone this meeting for three weeks so that our consultant report would be ready. It is being translated now. Early in the first week of June we will release two documents. One is the consultant report on the site selection for the Mile Circle, and the second document will be the sites we have analysed in the area on both sides of the river—it is now 26 sites—and we will release our criteria as to why we put our preferred site as the Mile Circle. Both these documents will be ready within the next two weeks. So really I cannot speak a great deal to the detail, because I am awaiting the consultant's reports.

**The Chairman:** I am glad you mentioned that, Jean, because I am glad you are here today, because who knows? It might be

[Translation]

plutôt que d'avoir recours au procédé beaucoup moins souhaitable, à notre avis, qui consiste à suspendre des avions au plafond, comme cela se fait dans d'autres capitales. L'utilisation de la piste nous semble très désirable et nous en avons tenu entièrement compte dans nos plans.

La GRC avait entrepris, en 1981, une étude de faisabilité en vue de déterminer les plans d'expansion et de fusionnement de son Collège de police et des installations nécessaires à son carrousel. La documentation que je viens de vous transmettre précise les règlements stricts en vigueur qui imposent des limites de hauteur en ce qui concerne l'aménagement des terres adjacentes.

Puis-je attirer votre attention quelques instants sur cette carte. Vous noterez que le cône gris sombre est dénommé zone d'approche ou d'envol. Celle-ci a une inclinaison de 2,5 degré, soit de 1 sur 40 vers la gauche si bien qu'avant d'atteindre la limite de la propriété située entre les terrains de la GRC et ceux du Mile Circle à gauche de votre dessin—ce qui paraît plus en détail sur la carte—elle atteint une hauteur d'environ 82,5 pieds—sol.

Comme vous le savez probablement, l'immeuble le plus haut de l'ensemble de la GRC comporte sept à huit étages, soit une hauteur d'environ 80 pieds-sol. Cet immeuble et tous ceux que la GRC se propose de construire demeureront à l'intérieur de ces limites.

Nous avons effectué une première analyse et avons demandé à l'expert-conseil qui est en train de terminer son rapport sur toute la question de faisabilité du Mile Circle—tant en vue d'un espace ouvert qu'en vue de son utilisation pour une ambassade—de déterminer les effets que pourrait avoir sur le site toute restriction de hauteur. Nous croyons savoir qu'aucun immeuble sur le Mile Circle ne dépasserait les trois ou quatre étages, ce qui serait bien en deça de telles restrictions. Pour plus de sûreté, nous avons également rencontré les agents du gouvernement américain tant à l'ambassade d'Ottawa qu'au bureau des immeubles à l'étranger du département d'État des États-Unis à Washington. Il en ressort que toute utilisation future de la piste ne semble pas causer d'inquiétude pour l'aménagement éventuel d'une ambassade à Mile Circle.

**Mme Pigott:** Tout ce que j'aimerais dire, M. le président, est que nous avons demandé et espéré que cette réunion soit remise à trois semaines pour nous permettre de terminer le rapport de notre expert-conseil. Il est en train d'être traduit. Nous publierons deux documents au début de la première semaine de juin. L'un sera le rapport de l'expert-conseil sur le choix du site du Mile Circle, et l'autre concernera les différents sites que nous avons analysés des deux côtés de la rivière—il y a maintenant 26 sites—et nous dévoilerons alors les critères sur lesquels nous nous sommes basés pour donner notre préférence au site du Mile Circle. Ces deux documents seront prêts d'ici deux semaines. N'ayant pas ces rapports en main, je ne peux donc vous fournir grand détail aujourd'hui.

**Le président:** Jean, je suis heureux que vous l'ayez mentionné et je suis ravi de vous voir ici. Car qui sait? Il pourrait être opportun, après d'arrivée des rapports, de revenir . . .

[Texte]

appropriate after the reports come through that we come back—

**Mrs. Pigott:** I would be delighted.

**The Chairman:** —and examine you.

**Mr. Turner.**

**Mr. Turner (Ottawa—Carleton):** First of all, the National Capital Commission has without question done an outstanding job, as we all agree, in making our capital city a beautiful one. It has an important national mandate, as was demonstrated in the film. But I want to underline that the importance of why we are here is to find a very secure site for embassies, including possibly the American. I am concerned that the future of the Rockcliffe Flying Club may be in jeopardy, as well as a piece of park land.

I think we will agree, Mr. Chairman, that we are considering locating what are now international targets, particularly the American embassy. The reason for moving from the Sussex Drive site was to obtain a site which would be more secure.

• 1010

I wish to quote a letter, before I ask a couple of questions, from the President of the Rockcliffe Flying Club, which he sent to the commission in March of this year, and I will quote here:

It would seem unacceptable for a sensitive embassy to tolerate such traffic—  
meaning air traffic from this flying club.

—if not immediately, then certainly at some future date when security requirements tighten. I appreciate that there have been some discussions with the State Department and the Americans on this issue of overflying aircraft.

I want to ask the Chairman if this does not strike her as a serious concern that could become more serious as future security requirements change, not just for the American Embassy, but for other embassies on the Mile Circle?

**Mrs. Pigott:** Mr. Chairman, it was a concern, as you recognized, that we have the American residence in the vicinity of flight path 2, and there are also 52 other foreign embassies in that area. Of course it is a concern, but we believe, from the communications that we have had from Washington, and our discussions with the airport officials, that with the small aircraft it is not an overriding concern.

**Mr. Turner (Ottawa—Carleton):** Thank you. If the Rockcliffe Flying Club is closed, and the airstrip removed, would that not have a very serious negative impact on the new \$18 million National Aviation Museum?

[Traduction]

**Mme Pigott:** J'en serais heureuse.

**Le président:** . . . pour vous interroger.

Monsieur Turner.

**M. Turner (Ottawa—Carleton):** Je dirai, tout d'abord, que la Commission de la Capitale nationale a vraiment fait un excellent travail—nous sommes tous d'accord sur ce point—pour faire de notre capitale une ville magnifique. Comme nous l'a démontré ce film, elle a un mandat national important à remplir. Mais je voudrais souligner que la principale raison de notre présence ici est de trouver un lieu très sûr où loger les ambassades, y compris, éventuellement, l'ambassade américaine, mais, je m'inquiète de la menace qui pèse sur l'avenir du Rockcliffe Flying Club, ainsi que sur celui d'une partie du parc.

Je présume que nous sommes tous d'accord, M. le président, sur le fait que nous cherchons à loger ce qui sont aujourd'hui de véritables cibles internationales, plus particulièrement l'ambassade américaine. Obtenir un site offrant un maximum de sécurité est bien la raison qui nous a éloigné du site de la promenade Sussex.

Avant de poser une ou deux questions, j'aimerais citer les termes d'une lettre qui provient du président de Rockcliffe Flying Club. Cette lettre a été adressée à la Commission en mars dernier et je cite:

Il me semble qu'une ambassade si menacée ne peut déjà pas tolérer une telle circulation . . .  
c'est-à-dire la circulation aérienne de cet aéro-club.

. . . ou alors qu'elle ne pourra plus la tolérer avant longtemps, avec le resserrement inévitable des mesures de sécurité. Je me rends compte qu'il a été question de ces survols d'avion dans des discussions tenues avec le Département d'État et les Américains.

Je demanderai à la présidente si elle n'est pas frappée par le sérieux du problème, qui s'accroîtra encore à mesure que changeront, à l'avenir, les exigences de la sécurité, non seulement pour l'ambassade américaine mais aussi pour toutes les ambassades qui sont situées sur le Mile Circle?

**Mme Pigott:** C'est naturellement un gros souci, monsieur le président—comme vous l'avez reconnu vous-même—que d'avoir la résidence américaine dans le voisinage de la trajectoire de vol n° 2, et nous avons aussi 52 autres ambassades étrangères dans ce secteur. Bien sûr, c'est un souci, mais après nos entretiens avec Washington d'une part, puis avec les autorités de l'aéroport d'autre part, il semblerait que les petits avions ne présentent aucun sujet majeur d'inquiétude.

**M. Turner (Ottawa—Carleton):** Merci. La fermeture du Rockcliffe Flying Club et l'élimination de la piste d'atterrissage, n'auraient-elles pas des répercussions sérieuses sur le nouveau Musée national de l'aviation dont le coût s'élève à 18 millions de dollars?



## [Text]

**Mr. Schouten:** The Aviation Museum could have been located on Lebreton Flats if it were not for the fact that all parties involved agreed that they want to have a living museum, of which the active use of the runway would be an essential part for flying in parts of the collection, as was recently done, for air shows and for special events, so I agree wholeheartedly. That is the intent, and that it is why there should not be any restriction on the use of the runway or the use of the Rockcliffe Flying Club's privileges. We see the Rockcliffe Flying Club as an active member of the whole complex, and that is the way we have approached it from the beginning.

**Mr. Turner (Ottawa—Carleton):** Mr. Chairman. I am concerned a bit about the process here. As my colleague from Ottawa centre last week indicated in committee as well his government is trying to do everything it can to consult effectively and openly and fairly with the people of Canada. I posed a question to the acting Minister of the Department of Public Works on February 24 in Hansard as to whether or not this decision was a *fait accompli* at that point in time. The acting Minister said that there had been no formal recommendation for the site to which I referred.

On March 10, Mr. Chairman, in an adjournment debate on this issue of the Mile Circle question, I had a response from the Parliamentary Secretary to the Minister that said, and I will quote him:

At that time . . .  
meaning in the spring.

The NCC intends to recommend a specific site in the Mile Circle area.

This appears to me to be a direct contradiction, Mr. Chairman. Although we have seen and heard on this question from members of all parties, including John Turner who thinks that the NCC should be a little more flexible, including their chairman of regional government who has suggested an alternative site, including members from Glengarry—Prescott—Russell, Ottawa—Vanier, myself and other members in the region, I wonder whether the chairman believes that our greatest ally, our American colleagues, really want to move into a future home that is full of bad memories, bitterness and resentment.

**Mrs. Pigott:** I would not presume to speak for the American Embassy at this point. We have not had active negotiations on any particular site.

Just to refresh people's memory at the moment, Mr. Chairman--this goes back to 1969—I would ask you to take a look at the picture on the right there, the buildings in yellow are owned by the American Government, the United States of America. It is the only area other than the church down the way that is not in the hands of the Canadian government.

## [Translation]

**M. Schouten:** On aurait pu situer le musée de l'aviation aux plaines Lebreton si ce n'avait été du désir commun de toutes les parties en cause d'avoir un musée vivant, dont l'utilisation fonctionnelle de la piste serait un aspect essentiel, permettant de livrer par avion différents éléments de la collection et, comme cela a été fait récemment, de tenir des démonstrations aériennes ou des événements spéciaux, et je suis donc entièrement d'accord. C'est là l'intention, et c'est pourquoi il ne devrait y avoir aucune restriction sur l'utilisation de la piste ou sur l'exercice de privilèges du Rockcliffe Flying Club. Nous considérons cet aéro-club comme faisant partie intégrante et active du complexe tout entier et c'est ainsi que nous avons abordé la question dès le départ.

**M. Turner (Ottawa—Carleton):** Monsieur le président, je m'inquiète un peu au sujet de ce processus. Comme l'a également indiqué au comité mon collègue d'Ottawa-centre la semaine dernière, son gouvernement tente de faire tout son possible pour consulter de façon ouverte, efficace et juste tous les citoyens canadiens. J'ai posé, dans le Hansard du 24 février, une question au ministre suppléant des Travaux publics à savoir si oui ou non cette décision était actuellement un fait accompli. Le ministre suppléant a répondu qu'aucune recommandation officielle n'avait été faite quant au site en question.

Le 10 mars dernier, monsieur le président, lors d'un ajournement des débats sur la question du Mile Circle, j'ai eu une réponse du secrétaire parlementaire du ministre à l'effet que, et je cite:

En ce moment . . .  
ce qui voulait dire au printemps.

. . . la CCN a l'intention de recommander un site spécifique dans le secteur du Mile Circle.

Ceci me semble être une contradiction flagrante, monsieur le président. Bien que les membres de tous les partis nous aient tout fait voir et tout entendre sur la question . . . , y compris John Turner qui pense que la CCN devrait être un peu plus flexible . . . , y compris le président du gouvernement régional qui a suggéré un autre site . . . , y compris les membres des comtés de Glengarry—Prescott—Russell, Ottawa—Vanier . . . y compris moi-même et d'autres députés de la région, je me demande si le président croit que nos plus grands alliés, nos collègues américains, désirent vraiment déménager dans une nouvelle demeure qui est remplie de mauvais souvenirs, d'amertume et de ressentiments.

**Mme Pigott:** Au point où nous en sommes, je ne peux me permettre de parler au nom de l'ambassade américaine. Il n'y a eu aucune réelle négociation pour aucun de ces sites en particulier.

Ne serait-ce que pour rafraîchir la mémoire des gens, monsieur le président—ceci nous ramène en 1969—j'aimerais vous demander de jeter un coup d'oeil ici, à droite . . . les immeubles représentés en jaune appartiennent au gouvernement américain, aux États-Unis d'Amérique. C'est le seul secteur, à l'exception de l'église plus loin, qui n'est pas aux mains du gouvernement canadien.

[Texte]

Every time we sit down with those folk who care about the needs of Parliament, we find ourselves constantly impeded with the plans for the parliamentary precinct, because we are unable to plan adequately to go north-south for the needs of Parliament.

• 1015

This was the concern back in 1969 when they asked the Americans not to build, but to go somewhere else. As you know, it has been one of those rather checkered and rather sad stories in the planning process in this area. Certain forces stopped the Americans from going on to Cartier Square, and look what we have now. Anyway, that is another thing.

Then there was the site on Sussex Drive. We were within one signature of a decision when Beirut happened and the Americans changed their design requirements. The Mayor of Ottawa, Mayor Marion Dewar, entered into negotiations with the Americans for Green Island, and as you know, the decision was then taken at council that they would not move. It was at that point that the Americans came to me as the new chairman and asked if we would begin searching again.

Their design criterion had changed from six to ten acres because they wished to have a low building; they wished a 100-foot set-back and no parking underground. Now, in the core area it is a very difficult requirement to find the right site, so we began the process again. Allow me to tell you, Mr. Chairman, it has been an interesting one. I have found that all the elected officials—aldermen, mayors, regional government, the provincial Houses on both sides of the river, all federal members of every political party in this area—have ideas as to where they should go, with the exception of their own riding or area. It is very interesting. \*1

**Some hon. members:** Oh, oh!

**The Chairman:** Order, please.

**Mrs. Pigott:** If I can finish, let me give you some history.

**The Chairman:** I am glad you are, because if Mr. Turner does not, I want to come back on some of those other matters you have just mentioned.

**Mrs. Pigott:** The interesting thing that has happened out of all this, Mr. Chairman, is this. Because of the site selection, there was no doubt that the Mile Circle area did lend itself in many ways to this. It became—and I have stated and stated and stated this—our preferred area, but each of the mayors raised questions on traffic, eating accommodations, how many persons, how to control crowds if there were crowds, all those things.

[Traduction]

Chaque fois que nous nous asseyons avec les gens qui sont chargés de veiller aux besoins du parlement, nous nous retrouvons constamment freinés par les plans afférents aux alentours du Parlement, parce que nous ne pouvons planifier convenablement dans le sens nord-sud pour les besoins du Parlement.

C'était le même problème en 1969 lorsqu'on demanda aux Américains de ne pas construire mais d'aller s'installer ailleurs. Comme vous le savez, ce fut l'une de ces histoires moins réjouissantes, marquées de hauts et de bas, qui ont caractérisé le processus de planification dans ce secteur. Certaines contraintes empêchèrent les Américains de s'installer au Carré Cartier, et vous voyez à quelle enseigne nous sommes logés aujourd'hui. Mais peu importe, c'est une autre affaire.

Puis il y eut le site de la promenade Sussex. Il ne manquait qu'une seule signature pour prendre une décision quand il y eut Beyrouth, ce qui incita les Américains à modifier les exigences de leur projet. Marion Dewar, maire d'Ottawa, entra alors en négociations avec les Américains au sujet de l'île Verte et comme vous le savez, il fut décidé au Conseil de ne pas y donner suite... C'est à ce moment-là que les Américains vinrent me trouver en tant que nouveau président pour me demander de recommencer à chercher.

Leurs nouveaux critères avaient fait passer la superficie de 6 à 10 acres parce qu'ils ne désiraient plus construire en hauteur; ils voulaient un retrait de cent pieds et pas de stationnement souterrain. De telles exigences pour un bon emplacement sont maintenant bien difficiles à satisfaire dans le centre. Aussi avons-nous repris tout le processus. Permettez-moi de vous dire, monsieur le président, que l'expérience fut intéressante. J'ai découvert que tous nos élus—que ce soient les conseillers municipaux, les maires, les hauts fonctionnaires des gouvernements régionaux, les députés des Chambres provinciales des deux côtés de la rivière, tous les députés du fédéral de chacun des partis politiques dans ce secteur—ont des idées très arrêtées sur l'endroit où ils devraient aller, à l'exception de leur propre comté ou de leur propre secteur. C'est très intéressant.

**Quelques députés:** Oh, oh!

**Le président:** À l'ordre, s'il vous plaît!

**Mme Pigott:** Si je peux terminer, laissez-moi vous citer quelques faits.

**Le président:** Je suis heureux que vous le fassiez parce qu'à moins que M. Turner ne le fasse, je voudrais revenir sur quelques-uns des sujets que vous venez juste de mentionner.

**Mme Pigott:** Le fait intéressant qui en ressort, M. le président, est le suivant. Quant au choix d'un emplacement, il est bien évident que le secteur du Mile Circle s'y prête de bien des façons. Il est devenu—et je l'ai dit et redit maintes fois—notre secteur préféré, mais chacun des maires est venu soulever des questions quant au trafic, à la restauration, au nombre de personnes, à la façon de contenir les foules, si foules il y avait, enfin toutes ces choses.



[Text]

So the consultant report will be ready, and I would love to come back when it is ready. At this point I do not think we can discuss the Mile Circle site because I do not have the consultant report.

**The Chairman:** Mr. Turner still has the floor, and you opened up with some very interesting questions about which I am not going to ask in my present position, but after Sussex Drive, Cartier Square and Green Island went by the board, how many sites were assessed before you had Mile Circle as your first priority?

**Mr. Schouten:** Originally 16 sites were reviewed, including Mile Circle. Then after discussions with the Mayor of Ottawa and the Mayor of Rockcliffe and the Chairman of the Planning Advisory Board of Rockcliffe Park Village in December 1985, when the matter became public prior to the initiation of the consultant study, we got additional suggestions. So the number of 16 increased to 24.

What we have done to date is this. Any site that has been suggested and that involves federal land has been subject to an assessment based on the criteria. What we have not included at this date are very recent suggestions that came in for three-way deals involving senior citizen homes or Majors Hill Park or the Royal Ottawa Golf Club. But other than those three, we have assessed all proposals.

• 1020

**The Chairman:** Have you assessed the lawn in front of the ambassador's residence?

**Mr. Schouten:** Yes, that is one of the 24.

**The Chairman:** Thank you.

Mr. Turner.

**Mr. Turner (Ottawa—Carleton):** Mrs. Pigott, did anyone in your office consult with me or any other elected persons within the National Capital Region before pursuing this site?

**Mrs. Pigott:** This has been public knowledge since 1969. It was very public knowledge after Mayor Dewar was unable to locate the Americans.

**Mr. Turner (Ottawa—Carleton):** You are not answering the question.

**Mrs. Pigott:** Just a moment, sir; be fair. You were invited in, in January, with the group from Rockcliffe. All we had said at this particular point was that it was one of our preferred sites. And you came in on January 17, I think.

**Mr. Turner (Ottawa—Carleton):** After I read about it in—

**The Chairman:** Your last question for this round.

**Mr. Turner (Ottawa—Carleton):** Have you discussed this project with the Prime Minister or any other members of Cabinet?

[Translation]

Mais le rapport de l'expert-conseil sera achevé et j'aimerais beaucoup y revenir alors. En ce moment, et sans avoir ce rapport en main, nous ne pouvons guère élaborer sur ce site du Mile Circle.

**Le président:** La parole est encore à M. Turner. Vous avez commencé en présentant certaines questions très intéressantes sur lesquelles je ne saurais revenir dans ma position présente, mais, après que la promenade Sussex, le carré Cartier et l'île Verte sont tombés à l'eau, combien de sites avez-vous évalués avant que Mile Circle ne devienne votre principale priorité?

**M. Schouten:** Seize sites ont été analysés dès le départ, y compris Mile Circle. Puis, après consultation avec le maire d'Ottawa et le maire de Rockcliffe, avec le président de la Commission consultative de planification du village du parc Rockcliffe en décembre 1985, lorsque l'affaire fut connue de tous et avant l'amorce de l'étude de l'expert-conseil, nous reçûmes alors d'autres suggestions qui firent passer leur nombre de 16 à 24.

Voilà ce que nous avons fait jusqu'ici: chacun des sites proposés et impliquant des terrains fédéraux a fait l'objet d'une évaluation fondée sur nos critères. Nous n'avons pas inclû jusqu'ici les très récentes suggestions qui se sont présentées pour des contrats tripartites impliquant, ou les immeubles des citoyens de l'âge d'or, ou le parc Major ou le club de golf Royal d'Ottawa. Mais en dehors de ces trois propositions, nous avons évalué toutes les autres.

**Le président:** Avez-vous évalué la pelouse devant la résidence de l'ambassadeur?

**M. Schouten:** Oui, c'est un des 24 sites.

**Le président:** Merci.

M. Turner.

**M. Turner (Ottawa—Carleton):** Madame Pigott, quelqu'un de votre bureau est-il entré en communication avec moi ou tout autre élu au sein de la région de la capitale nationale avant de considérer ce site?

**Mme Pigott:** L'étude de ce site est de notoriété publique depuis 1969 après que la maire Marion Dewar eut été dans l'impossibilité de déterminer un site pour les Américains.

**M. Turner (Ottawa—Carleton):** Vous ne répondez pas à la question.

**Mme Pigott:** Un instant, monsieur; soyez juste. Vous avez été invité en janvier avec le groupe de Rockcliffe. Nous nous sommes alors contentés de dire que ce site était un de nos sites préférés. Et vous êtes venu, je crois, le 17 janvier.

**M. Turner (Ottawa—Carleton):** Après l'avoir lu dans...

**Le président:** Votre dernière question pour ce tour.

**M. Turner (Ottawa—Carleton):** Avez-vous discuté de ce projet avec le premier ministre ou tout autre membre du Cabinet?

[Texte]

**Mrs. Pigott:** I have never discussed it with the Prime Minister of Canada. I have never discussed it with anyone except my own Minister, Mr. Roch La Salle.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Turner.

Mr. Angus, and then Mr. Horner.

**Mr. Angus:** Thank you, Mr. Chairman.

Mrs. Pigott, let me start by indicating that before I came to this House I was a park planner, responsible for land use planning for the city of Thunder Bay as it relates to parks, so you may appreciate where I am going to be coming from in terms of some of my questions.

Some technical ones first. I understand that the area in question, in the Ottawa official plan, was designated as open space for park land. Is that correct?

**Mr. Schouten:** If I may. It is zoned P, which means public use.

**Mr. Angus:** And what are the descriptions, the allowable uses under that broad category?

**Mr. Schouten:** The municipal zoning in the city of Ottawa defines P to include recreation areas, public open space, park lands, roadways and thoroughfares. The city of Ottawa has no category specifically for embassies.

**Mr. Angus:** So it does not include institutional?

**Mr. Schouten:** No.

**Mr. Angus:** What is the specific Ottawa zoning for that parcel of land?

**Mr. Schouten:** P.

**Mr. Angus:** With the same definitions, or same permitted details?

**Mr. Schouten:** What I just said. That is right.

**Mr. Angus:** So if that particular site were selected by someone, whether it was the NCC or the United States Embassy, there would have to be, I would assume, an application for rezoning. Is that correct?

**Mr. Schouten:** That is not our normal practice. I think the Regional Chairman of Ottawa—Carleton just indicated in his letter to the Mayor of Rockcliffe that the normal practice as far as the regional government is concerned is to await Crown initiatives and then amend zoning and plans accordingly. Now in some cases that involves negotiations and discussions with municipal governments. We normally do not make formal application.

**Mr. Angus:** Unless the NCC has powers I am unaware of, that would not normally override the planning act of the Province of Ontario which requires that for a change in status, residents within—I believe it is 300 metres, or some such distance—be notified, to have an opportunity to formally object, and, if necessary, go to the Ontario Municipal Board

[Traduction]

**Mme Pigott:** Je n'en ai jamais discuté avec le premier ministre du Canada. Je n'en ai jamais parlé à personne, si ce n'est à mon propre ministre, M. Roch La Salle.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Turner.

Monsieur Angus, puis monsieur Horner.

**M. Angus:** Merci, monsieur le président.

Madame Pigott, laissez-moi commencer par vous indiquer qu'avant de venir à cette Chambre, j'étais chargé de planifier l'utilisation des terres pour la section des parcs de la ville de Thunder Bay, pour que vous sachiez d'où proviennent certaines de mes questions.

Voyons d'abord quelques questions d'ordre technique. Je crois savoir que le secteur en question a été désigné, dans le plan officiel de la ville d'Ottawa, comme espace ouvert réservé à un parc. Est-ce exact?

**M. Schouten:** Permettez-moi. C'est zoné P, ce qui signifie espace affecté à l'utilisation publique.

**M. Angus:** Et quelles sont les descriptions, les utilisations permises en vertu de cette large catégorie?

**M. Schouten:** Le zonage municipal de la ville d'Ottawa définit P comme incluant les espaces récréatifs, les espaces ouverts au public, les parcs, les routes et les voies publiques. La ville d'Ottawa n'a aucune catégorie spécifiquement désignée pour les ambassades.

**M. Angus:** Ainsi, ce zonage ne comprend-il pas les institutions?

**M. Schouten:** Non.

**M. Angus:** Quel est le zonage spécifique d'Ottawa pour cette portion de terrain?

**M. Schouten:** P.

**M. Angus:** Avec les mêmes définitions et les mêmes détails autorisés?

**M. Schouten:** Comme je viens de le dire. C'est exact.

**M. Angus:** Ainsi, si ce site particulier venait à être choisi, que ce soit par la CCN ou par l'ambassade des États-Unis, il faudrait qu'il y ait, je suppose, une demande de modification de zonage. C'est bien cela?

**M. Schouten:** Ce n'est pas la pratique habituelle. Je crois que le président régional d'Ottawa—Carleton a simplement indiqué dans sa lettre au maire de Rockcliffe que ce qu'on fait normalement, en ce qui concerne le gouvernement régional, c'est d'attendre les initiatives de la Couronne, puis de modifier en conséquence le zonage et les plans. Néanmoins, il existe certains cas qui impliquent des négociations et des discussions avec les gouvernements municipaux, mais nous ne faisons normalement pas de demande formelle.

**M. Angus:** À moins que la CCN n'ait des pouvoirs que j'ignore, ceci outrepasserait normalement la loi sur la planification de la province de l'Ontario, qui exige, pour un changement de statut, que les habitants demeurant dans un rayon de—300 mètres, je crois, ou à peu près—en soient notifiés afin d'avoir la possibilité de formuler officiellement leurs objections



[Text]

and ultimately to the Cabinet for appeal. NCC does not—that does not apply to them?

**Mr. Schouten:** There are two aspects, if I may. One is the legal aspect and the other one is the co-operative aspect.

Legally the NCC is under no obligation as a federal Crown corporation to follow the municipal zoning process, the adjustment process, the Ontario Municipal Board process, or the Ontario Cabinet process. But what is the normal practice? And I just take the example of Cartier Square, which is zoned residential. The NCC, Public Works Canada, and the regional government have agreed to pursue the development of a regional headquarters building on that side. That then means that the regional government, as the proponent, takes this through the normal zoning process to change it from residential to commercial or institutional.

Wherever the federal government, through the NCC or another department, but especially in the case of the NCC, is the proponent, and I think in the case of Mile Circle, as things stand, we are the proponent, we do not apply formally for zoning; we do not appear as a witness before the OMB; we are not subject to Ontario Cabinet ruling on the use of federal land.

• 1025

**Mr. Angus:** Because of the interest, shall we say, in this particular possible decision—to give you the benefit of the doubt—would the NCC be prepared to put in place a mechanism similar, or to just follow through the normal process for a change in land use from land that is zoned as parkland to land for another use, such as an embassy? This so that you go through the process and the people have access to the formal appeal mechanisms that are now available to anybody else except the federal government? Would you be prepared to make that commitment?

**Mr. Schouten:** What we have stated, and this dates back to a public meeting on February 6 of this year, is that we will do everything we can do without following the legal municipal route, including the OMB, to develop a process with the municipality involved, which is the City of Ottawa. Because it involves a neighbouring municipality, in this case Rockcliffe Park, we feel we also have to consult with them. That is what we have done to date.

What we have in mind is that we would like to develop over the next few weeks and months a process whereby all information that relates to the selection of sites, and the feasibility study on the Mile Circle itself, be available to anyone interested in that information and that we give time for anyone interested to study that information, to discuss it among themselves, to provide a written brief to the Commission, if so desired, and that the Commission bases its decision, which it has not made, on the evidence available at that time. It could

[Translation]

et, si c'est nécessaire, d'aller en appel auprès de la Commission municipale de l'Ontario et, en dernier ressort, devant le Cabinet. La CCN—cela ne s'applique-t-il pas à elle?

**M. Schouten:** Il y a deux aspects, si je peux dire. L'un est l'aspect légal et l'autre est l'aspect coopératif.

Légalement parlant, la CCN, en tant que société de la Couronne, n'a aucune obligation de suivre le processus du zonage municipal, le processus d'ajustement, le processus de la Commission municipale de l'Ontario ou le processus du Cabinet de l'Ontario. Mais quelle est donc la pratique courante? Et je prends simplement l'exemple du carré Cartier, qui est zoné résidentiel. La CCN, les Travaux publics du Canada et le gouvernement régional se sont mis d'accord pour poursuivre sur ce site le développement d'un immeuble destiné au siège d'un organisme régional. Ceci signifie alors que le gouvernement régional, en tant que promoteur, passe par le processus normal de zonage pour le faire modifier de résidentiel à commercial ou institutionnel.

Chaque fois que le gouvernement fédéral est promoteur, que ce soit par l'intermédiaire de la CCN ou d'un autre ministère, mais plus particulièrement de la CCN—et j'estime dans le cas du Mile Circle, et au point où en sont les choses, que nous sommes bien les promoteurs—nous ne faisons alors aucune demande formelle de zonage; nous n'apparaissions pas comme témoin devant la Commission municipale de l'Ontario; et nous ne sommes pas assujettis au règlement du Cabinet de l'Ontario relatif à l'utilisation des terrains fédéraux.

**M. Angus:** Du fait de l'intérêt, disons-nous, que suscite l'éventualité de cette décision particulière—pour vous donner le bénéfice du doute—la CCN serait-elle disposée à mettre en place un mécanisme similaire au processus courant ou à le suivre simplement, processus qui s'applique à tout changement d'utilisation de terrains zonés comme parcs en terrains destinés à une autre fin, telle qu'une ambassade? Ceci afin de permettre aux gens d'avoir recours aux mécanismes officiels d'appel qui existent maintenant à l'intention de tous, sauf le gouvernement fédéral. Seriez-vous prêt à prendre un tel engagement?

**M. Schouten:** Nous avons déclaré, et ceci remonte à la réunion publique du 6 février de cette année, que nous ferons tout en notre pouvoir, sans pour autant, suivre la voie municipale légale ou celle de la CMO, pour mettre au point un processus avec la municipalité concernée qui, en l'occurrence, est la ville d'Ottawa. Mais comme cela touche aussi une municipalité voisine, dans ce cas, celle du village du parc Rockcliffe, nous estimons devoir également les consulter. C'est ce que nous avons fait jusqu'ici.

Nous pensons pouvoir mettre au point, au cours des quelques prochaines semaines ou prochains mois, un procédé grâce auquel tous les renseignements se rapportant au choix des emplacements, et à l'étude de faisabilité sur le Mile Circle lui-même, seraient à la disposition de toutes les personnes intéressées. Nous leurs accorderions le temps d'étudier cette documentation et d'en discuter entre elles afin qu'elles puissent fournir un rapport écrit à la commission si elles le désirent. La commission baserait alors sa décision, qui n'a pas encore été

*[Texte]*

include anything ranging from impact studies to environmental assessments to the site selection process to the feasibility studies to any submissions received from interested parties, including the public.

**Mr. Angus:** The one problem with that process that you have outlined, is that there is no opportunity for face-to-face discussion. You suggested that people can send in written briefs. I mean, written briefs are very dry and there is a faceless group that is going to review them. There is not going to be an opportunity for interaction between the citizens who are concerned and the decision-makers. Second, is there an appeal mechanism? Because obviously it is the NCC that is going to make the decision, but what happens if the people do not like their decision? Where can they go?

*[Audience Applause]*

**The Chairman:** While we were having the movie, I did not mind applause, because you applaud and boo during movies, but during the evidence let us try to keep it as quiet as we can so we will have more time to put the questions, and there are a lot of questions here.

And Mr. Angus, you are asking some of the best questions I have ever heard.

**Mr. Schouten:** If I may respond at the same time to both questions: one is the face-to-face aspect and the other one is the appeal aspect. As far as the face-to-face aspect is concerned, we have reserved a considerable amount of time... After the release of the report, we will have the prime consultants as well as ourselves available, and we will be inviting the interested parties to a face-to-face meeting with the NCC and the consultants to go over the evidence.

**The Chairman:** Just on that, does the report include the assessment of all sites?

**Mr. Schouten:** There are two types of reports, Mr. Chairman. One, the assessment of all 24 sites; the other one, the specific study for the Mile Circle. Both of these are what I am referring to.

On the appeal question, I think the normal process that we follow is that the NCC recommends through the government.

**Mr. Angus:** So the Cabinet and Parliament would be an appeal mechanism.

Let me come back, if I may, Mr. Chairman, just to the first part. We are getting closer, but I do not think we are quite there yet. And keep in mind that I have been through this and I have seen mistakes made. I have seen some good things done in terms of process, and that is what I am trying to get at.

When you have selective meetings, when you have one group coming in to meet with yourselves and your consultants, and then you have a bit of a dialogue, that is different from having a series of public hearings in the community where Joe citizen or Jill citizen can come out and state his or her case, perhaps prompted by some of the dialogue, where they can hear what

*[Traduction]*

prise, sur les témoignages reçus à ce moment-là. Cela pourrait embrasser divers sujets, comme des études d'impact, des évaluations environnementales, des processus de sélection de sites, des études de faisabilité et toutes formes de soumissions provenant des parties intéressées, y compris du grand public.

**Mr. Angus:** Le seul problème que présente le processus que vous décrivez, c'est qu'il n'offre aucune possibilité de discussion. Vous avez suggéré que les gens envoient des rapports écrits. Ceux-ci sont, à mon avis, très arides, et qui plus est, généralement analysés par un groupe anonyme. Il n'y aura donc pas d'interaction possible entre les citoyens concernés et ceux qui prendront la décision. Deuxièmement, y aura-t-il un mécanisme d'appel? Car c'est évidemment la CCN qui prendra la décision, mais qu'arrivera-t-il si les gens n'aiment pas cette décision? Où pourront-ils s'adresser?

*(Applaudissements de l'auditoire)*

**Le président:** Les applaudissements ne me dérangent pas durant la présentation du film, car il est normal d'applaudir ou de huer au cinéma, mais au cours des témoignages, essayons de rester aussi calmes que possible, afin d'avoir plus de temps pour les questions, et il en reste un bon nombre.

De plus, monsieur Angus, vous posez les meilleures questions que j'ai jamais entendues.

**Mr. Schouten:** Puis-je répondre aux deux questions à la fois: l'une est l'aspect du face-à-face, alors que l'autre traite de l'appel. En ce qui concerne l'aspect du face-à-face, nous avons réservé beaucoup de temps... après la publication du rapport, les experts-conseils les plus qualifiés et nous-mêmes, nous serons là pour consultation et inviterons les parties intéressées à une rencontre avec la CCN et les experts-conseils afin d'analyser les témoignages.

**Le président:** À ce sujet... le rapport comprend-il l'évaluation de tous les sites?

**Mr. Schouten:** Il y a deux types de rapports, monsieur le président. Premièrement, celui qui concerne l'évaluation de chacun des 24 sites; l'autre est celui de l'étude spécifique du Mile Circle. C'est à ces deux rapports à la fois que je me réfère.

Quant à la question de l'appel, nous suivrons, je pense, le processus normal, qui est celui que recommande la CCN par l'intermédiaire du gouvernement.

**Mr. Angus:** Ainsi, le Cabinet et le Parlement seraient un mécanisme d'appel.

Revenons, si vous le voulez bien, monsieur le président, à la première partie. Nous avançons, mais nous ne touchons pas encore au but. N'oubliez pas que je suis passé par là et que j'ai vu se commettre bien des erreurs. J'ai été témoin d'excellentes réalisations en matière de processus, et c'est dans ce sens que je tente de diriger mes efforts.

Quand vous tenez des réunions sélectives, quand un groupe vient vous rencontrer, vous et vos experts-conseils, et que vous vous entretenez avec lui, c'est bien différent que d'assister à toute une série d'audiences publiques dans la collectivité où, peut-être stimulés par le dialogue, citoyens et citoyennes peuvent venir parler de leurs cas, après avoir entendu les



*[Text]*

everybody else is saying. Part of it is that not only does justice have to be done, it has to be seen to be done.

• 1030

Obviously from your point of view you want a decision in terms of land use planning perhaps of a location for the United States embassy and others. But unless the public can feel they are part of that process, feel they are not being jerked around, to use the vernacular, then you do not have a hope in hell of getting public acceptance. So you have to change your process to ensure full public participation and a belief that what is being said is being listened to, so they can have some ownership in the decision. They may end up not liking the final decision, but at least they will feel they were involved and they had all the information and had the full opportunity to state their case to the NCC.

Would you consider changing that process?

**Mr. Schouten:** What you have just said is exactly what we have been through. I know very well what you are talking about, because the way we were approaching the federal land use plan is exactly the process you are describing. We have sent out 2,000 copies of this report to all counselors of all 26 municipalities, to all 17 federal land-owning departments in the National Capital Region. We have sent letters out to 455 community groups saying the report is available. That is the audience we are dealing with within the National Capital Region.

Outside the National Capital Region we have, by statute in the National Capital Act, a planning advisory committee made up of experts from across the country appointed by the government. That is another way of consulting.

So I have no problem with your points. We have been through this process, for example, with the Gatineau Park master plan. It is exactly the process you describe. With the federal land use plan, we will have a lot of that.

About the normal planning process for federal lands in the National Capital, I would just like to make clear that there is also a dimension which relates to the part outside of the National Capital Region. We feel Canadians should have a say in the use of lands in their capital. And not only the local residents; though certainly the local residents.

That committee has been instrumental... has followed the whole process of site selection for the U.S. embassy. It meets every two months for two days in Ottawa. I think the membership is well known to the residents. I understand some of the members of the Save the Circle Committee have written

*[Translation]*

opinions des autres. La justice ne doit pas seulement être faite, encore faut-il pour cela qu'elle soit faite au grand jour.

Je comprends bien que dans votre optique, vous vouliez en venir à une décision concernant la planification de l'utilisation des terrains en vue, peut-être, d'un emplacement pour l'ambassade des États-Unis ou celle d'autres pays. Mais à moins que le public ne se sente partie intégrante de ce processus et que vous n'ayez soin de ne pas le balloter, vous n'aurez, comme on dit, pas l'ombre d'une chance d'obtenir son approbation. Aussi devez-vous modifier votre processus pour assurer l'entière participation du public et qu'il ait la ferme conviction que ce qui est dit est aussi écouté. Il faut que le public puisse dire que la décision est aussi la sienne. Peut-être, en fin de compte, n'aimerai-t-il pas la décision finale, mais il aura eu au moins l'impression d'y avoir participé, d'avoir eu en mains tous les renseignements nécessaires et toutes les possibilités de faire valoir son opinion auprès de la CCN.

Envisageriez-vous de modifier ce processus?

**M. Schouten:** Ce que vous venez de décrire est exactement la marche que nous avons suivie. Je comprends très bien ce que vous voulez dire, parce que la façon dont nous avons abordé le plan d'utilisation des terrains du gouvernement fédéral respecte entièrement le processus que vous décrivez. Nous avons distribué 2,000 copies de ce rapport à tous les conseillers de chacune des 26 municipalités, à chacun des 17 ministères qui possèdent des terrains dans la région de la capitale nationale. Nous avons adressé des lettres à 455 groupes communautaires pour leur dire que le rapport était à leur disposition. Telle est l'audience avec laquelle nous transigeons au sein de la région de la capitale nationale.

Quant à l'extérieur de la région de la capitale nationale, nous avons, en vertu de son statut contenu dans la Loi sur la capitale nationale, un comité consultatif de planification composé d'experts nommés par le gouvernement et issus de toutes les parties du pays. C'est une autre forme de consultation.

Aussi, vos propositions ne me posent aucun problème. Nous avons passé par ce processus, par exemple, pour le plan directeur du parc de la Gatineau. C'est exactement le processus que vous décrivez. Pour le plan d'utilisation des terrains du gouvernement fédéral, nous aurons beaucoup de cela.

Au sujet du processus que nous suivons normalement pour la planification des terrains du gouvernement fédéral, j'aimerais simplement préciser qu'il y a aussi un aspect qui a trait à la partie qui n'appartient pas à la région de la capitale nationale. Nous estimons que les Canadiens devraient aussi avoir leur mot à dire quand il s'agit de l'utilisation des terrains de leur capitale. Pas seulement les résidents locaux; mais eux, en tout cas.

Ce comité a été instrumental... a suivi tout le processus de la sélection du site pour l'ambassade des États-Unis. Il siège à Ottawa tous les deux mois, pendant deux jours. Je pense que les membres qui le composent sont bien connus, je crois, des habitants d'Ottawa. Je crois comprendre que certains membres

## [Texte]

letters, and they are getting responses from these members. So I do not want to leave the impression that it is purely a matter of local consultation.

**Mr. Angus:** What you have described to me, sir, is a very, very sterile way of public input. I say "sterile" with apologies to my colleagues, because you listed off the formal groups: government, existing community organizations. Not once did you mention the citizens. When we do a planning process for an official plan, by Ontario law we have to publish and distribute to every citizen information relative to that land use plan; that proposed plan. At the very least in terms of the process, whether it is for the overall master plan or it is for the site selection, I think you have a responsibility to the people who live here.

My constituents help to pay for the beautiful park system you have in Ottawa; and we do not regret that. We would like to be part of the NCC so we could get some of it back, but that is something different. But I think you have to publish that information, distribute it to the community, so that individuals who are not, for whatever reason, aligned with an organization have the opportunity to react.

**Mr. Schouten:** I am not sure you have the information about what we have done to date. Again, I have no argument with what you are saying. I would just like to make sure you are aware that the number of meetings, the number of letters, the amount of the correspondence, as well as the information on the process has been divulged very widely to individual homes in the area. I am sure there is always room for improvement, but I would just like to make it clear that we are going a long way in that direction.

What I would also like to make clear is that when it comes to the use of federal lands, we have a large clientele which is essentially national in nature; and that is the toughest part. How do we consult with the citizens across the country? How do we not erode and undermine our elected representatives by being seen to go directly to the public? I think that is another matter. We are dealing with the federal government, provincial governments, and 26 municipalities.

**The Chairman:** That is an interesting answer to that question, and certainly it is part of the process. As an impartial chairman, as chairmen always are, I can see our coming back after you have had the report, Jean, as a continuation of this process.

I have Mr. Horner and Mr. Taylor.

**Mr. Horner:** Thank you very much, Mr. Chairman.

Following up on the questions of Mr. Angus, it says in a report I have here that there are not many sites around that offer the size, security and location the United States requires.

## [Traduction]

du Comité «Sauvez le Cercle» ont écrit des lettres et qu'on leur répond. Je ne veux donc pas vous laisser l'impression qu'il ne s'agit là que de consultation locale.

**M. Angus:** Ce que vous m'avez décrit, monsieur, est une forme très, très stérile de participation publique. Je dis «stérile» tout en m'excusant auprès de mes collègues, parce que vous n'avez fait qu'énumérer les groupes officiels: le gouvernement, les organismes communautaires existants. Vous n'avez, pas une seule fois, mentionné les citoyens. Lorsque nous entreprenons le processus de planification d'un plan officiel, nous devons publier et distribuer à chaque citoyen, en vertu de la loi de l'Ontario, les renseignements relatifs à ce plan d'utilisation des terrains; le plan proposé. Qu'il s'agisse du plan directeur ou de la sélection du site, j'estime que vous avez là pour le moins une sérieuse responsabilité à l'égard des gens qui demeurent ici.

Mes électeurs aident à payer ce merveilleux réseau de parcs que vous possédez à Ottawa; et nous ne le regrettons pas. Nous aimerions faire partie de la CCN afin d'en recevoir un peu en retour, mais ceci est une autre question. Je crois cependant que vous devriez publier ces renseignements et les distribuer à la collectivité, afin que les individus qui, pour une raison ou une autre, ne font pas partie d'une organisation quelconque, aient, eux aussi, la possibilité de réagir.

**M. Schouten:** Je doute que vous soyez au courant de ce que nous avons fait jusqu'ici. Je vous le répète, je suis bien d'accord avec vos propos. Je voudrais seulement m'assurer que vous soyez informé du nombre de réunions, du nombre de lettres, de toute notre correspondance, ainsi que de toute la documentation qui a été largement diffusée à ce sujet dans tous les foyers de la région. Je suis convaincu qu'il y a toujours place pour des améliorations, mais je tiens à préciser que nous avons fait bien du chemin dans cette direction.

Ce que j'aimerais également éclaircir quand il s'agit de l'utilisation des terres du gouvernement fédéral, c'est que nous avons affaire à une clientèle de caractère essentiellement national, et c'est la partie la plus difficile. Comment entrer en consultation avec les citoyens du pays tout entier? Comment faire pour ne pas ébranler ou saper la position des députés si nous nous adressons directement à leurs électeurs? C'est, je crois, une autre question. Nous faisons affaire avec le gouvernement fédéral, les gouvernements provinciaux et 26 municipalités.

**Le président:** Cette question vient de recevoir une réponse très intéressante, et elle se rattache certainement au processus dont il est question. Impartial comme je le suis, en tant que président, comme le sont d'ailleurs toujours les présidents, je présume, Jean, que nous y reviendrons dès que vous aurez reçu votre rapport.

J'ai les noms de M. Horner et de M. Taylor.

**M. Horner:** Merci beaucoup, monsieur le président.

Pour faire suite aux questions de M. Angus, il est déclaré dans le rapport que voici qu'il n'y a que peu de sites offrant les dimensions, la sécurité et l'emplacement que désirent les États-



[Text]

It is obvious that you have done a lot of consultation and you have looked at 24 sites. For my own education in this, could you take me through exactly how your consultation goes? What groups do you go to? You talk about a report that is coming out in three weeks. Who are the people who have input into this, and what steps do you go through?

**The Chairman:** Perhaps before you answer that, as a matter of information for committee members, you mentioned that after Beirut the Sussex site changed. Did you write the criteria first and/or did you change it after consultation with the Americans? Who sets and defines the criteria?

**Mrs. Pigott:** We set it. Would you like to describe the criteria, Mr. Schouten?

**Mr. Schouten:** The only criteria that changed were the site area required and security arrangements. The security question comes down to three specific points: a 100-foot setback from the road, which was increased from 75 feet prior to that; no underground parking underneath the chancery building itself, which does not mean there cannot be underground parking under the remainder of the building or beside the building—now, if the underground parking is beside the building itself, that means a larger site area to allow for that—and the third aspect is to be away from tall buildings.

**The Chairman:** Those changes came after consultations with the Americans, did they?

**Mr. Schouten:** This was discussed several times with the foreign buildings office as well as the embassy people, and we got confirmation of those, yes.

**The Chairman:** Thank you. Mr. Horner, you have your question there.

**Mr. Horner:** Thank you. Do you understand the process I am trying to get set in my mind, the consultation process you go through on these 24 sites?

**Mr. Schouten:** We have an NCC approval and decision-making process that involves the staff, in the first instance, in terms of originating the proposals. We have a management committee that reviews the interbranch aspects. We have an executive committee by statute in the National Capital Act, and we have a board of commissioners from all provinces and the territories as well as from the National Capital Region that also reviews our proposals. It is at the executive committee level and the commission level that decisions get made prior to submitting recommendations to the Minister of Public Works.

But before it reaches our executive, before it reaches our commission, we have two types of consultations: One I would call national in scope, and one I would call local or regional in scope. I refer to the National Capital Planning Committee, which is again included in our act as a statutory aspect, and that involves these advisory meetings and consultations with people from across the country about every two months. They spend a lot of time on these kinds of matters.

[Translation]

Unis. Il est évident que vous avez eu un bon nombre de consultations après avoir considéré 24 sites. Pour me documenter sur le sujet, pourriez-vous m'expliquer exactement les différentes étapes de vos consultations? À quels groupes vous adressez-vous? Vous parlez d'un rapport qui doit sortir dans trois semaines. Qui y a participé? Par quelles étapes êtes-vous passés?

**Le président:** Avant que vous ne répondiez à cette question, et pour mieux renseigner les membres du Comité—vous avez mentionné que le site de la promenade Sussex avait été changé suite aux événements de Beyrouth. Aviez-vous commencé par définir les critères et/ou les avez-vous modifiés après avoir consulté les Américains? Qui établit et qui définit ces critères.

**Mme Pigott:** C'est nous qui les établissons. Monsieur Schouten, aimeriez-vous décrire ces critères?

**M. Schouten:** Les seuls critères qui aient été modifiés se rapportent aux dimensions du site exigé, ainsi qu'aux mesures de sécurité. La question de la sécurité se résume à trois points spécifiques: premièrement, un retrait de 100 pieds de la route, au lieu des 75 pieds exigés précédemment; deuxièmement, aucun stationnement souterrain sous l'immeuble de la chancellerie lui-même, ce qui n'élimine pas le stationnement souterrain sous le reste de l'immeuble ou à côté—ce qui, naturellement, nécessite un site plus étendu—et troisièmement, être suffisamment éloigné de tout immeuble en hauteur.

**Le président:** C'est sans doute après qu'on a consulté les Américains que ces changements ont été adoptés. N'est-ce pas?

**M. Schouten:** Il en a été question plusieurs fois avec le bureau des immeubles étrangers, ainsi qu'avec les gens de l'ambassade, qui, oui, nous les ont confirmés.

**Le président:** Merci. Monsieur Horner, vous pouvez poser votre question.

**M. Horner:** Merci. Comprenez-vous le processus que je tente de me représenter, le processus de consultation que vous avez suivi pour ces 24 sites?

**M. Schouten:** Nous avons l'approbation de la CCN et un mécanisme de prise de décision qui comporte, en premier lieu, le personnel dont émanent les premières propositions. Nous avons un comité de gestion qui suit tout ce qui a trait à l'interaction entre les succursales. Nous avons, en vertu de la Loi sur la capitale nationale, un comité administratif, et nous avons un comité de commissaires qui, venant de toutes les provinces et territoires, analysent également nos propositions. C'est à l'échelon du comité administratif et de la commission que se prennent les décisions avant que les recommandations soient transmises au ministre des Travaux publics.

Mais avant qu'elles n'atteignent notre direction administrative, avant qu'elles n'atteignent notre commission, nous passons par deux genres de consultations; l'une qui est, dirons-nous, de portée nationale, alors que l'autre est de portée locale ou régionale. Je parle du Comité de planification de la capitale nationale, dont le mandat est également stipulé par notre loi, de même que, tous les deux mois, ces réunions consultatives et les consultations avec des gens provenant de toutes les régions

[Texte]

We have, of course, our Members of Parliament and we have members of provincial legislative assemblies and the National Assembly. We have regular meetings with them and we have meetings—through a chairman, of course—with the mayors and councillors of individual municipalities. That is what we are following with this process.

When we released it, we had simultaneously a briefing for the councils of the City of Ottawa, the Regional Municipality of Ottawa—Carleton, the City of Hull and the Outaouais Regional Community. In addition, on specific issues we deal with specific municipalities, either at the staff level or at the councillor or mayor level.

In addition, when it comes to foreign embassies, we deal with them through External Affairs and, to some extent, the RCMP. In a sense, in dealing with such matters as the U.S. embassy, we are doing that at the request of the Department of External Affairs.

• 1040

When it comes to specific land-use questions, there is of course also the question of consultation with the regional population and their representatives, and it is done through a number of committees called Administrative Committees on Planning and Transportation, which involves the regional municipality, the province of Ontario or Quebec, depending on the nature of the issue, Transport Canada, sometimes an individual city, Ottawa, Hull, Gloucester, and so forth, and NCC on behalf of the federal government.

These meetings take place about every six weeks and, from time to time, we meet at Queen's Park or in Quebec City or in Ottawa with the joint Administrative Committee on Planning and Transportation chaired by the NCC, involving the two provinces, the two regions, Transport Canada and ourselves.

For example, currently we are embarking upon a study of interprovincial bridges across the Ottawa River, which is going to be funded five ways. It is going to be planned in terms of reference, consultant selection and advisory groups in consultation by the two provinces, the NCC, and the two regional governments. That is the complexity of our consultation process.

**Mr. Horner:** It is very, very complex. I do not think there is anything more I want to ask right now.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Horner.

Mr. Taylor and then Mr. Robichaud.

**Mr. Taylor:** Thank you, Mr. Chairman.

It has been mentioned that you are waiting for a feasibility study. Who is carrying out this feasibility study?

**Mr. Schouten:** The consultant carrying out the study is a firm called Project Planning Canada Limited. The president of

[Traduction]

du pays. Ils consacrent beaucoup de temps à ce genre d'affaires.

Nous avons, naturellement, nos députés et nous avons des membres des assemblées législatives provinciales et ceux de l'Assemblée nationale. Nous tenons régulièrement des réunions avec eux—par l'entremise du président, naturellement—ainsi qu'avec les maires et les conseillers de chacune des municipalités. Telle est l'évolution de ce processus.

Lorsque nous l'avons annoncé, nous avons eu simultanément des séances d'information avec les conseils de la ville d'Ottawa, de la municipalité régionale d'Ottawa-Carleton, de la ville de Hull et de la Communauté régionale de l'Outaouais. De plus, nous traitons de questions particulières avec chaque municipalité spécifique, soit avec le personnel, soit à l'échelon du conseiller ou du maire.

De plus, quand il s'agit d'ambassades étrangères, nous traitons avec elles par l'intermédiaire des Affaires extérieures et, dans une certaine mesure, par l'intermédiaire de la GRC. Dans un sens, quand nous traitons de telles affaires, comme celle de l'ambassade des États-Unis, nous le faisons sur la demande du ministère des Affaires extérieures.

Lorsqu'on en vient aux questions spécifiques de l'utilisation des terrains, il s'agit aussi naturellement de consulter la population régionale et ses représentants, ce qui se fait par l'intermédiaire d'un certain nombre de comités, appelés comités administratifs de planification et des transports, qui engagent, selon la nature de la question, la municipalité régionale, la province de l'Ontario ou le Québec, Transports Canada, parfois une ville en particulier, telle qu'Ottawa, Hull, Gloucester, et ainsi de suite, et la CCN comme représentant du gouvernement fédéral.

Ces réunions ont lieu environ toutes les six semaines, et nous nous rencontrons également de temps à autre à Queen's Park, à Québec ou à Ottawa, avec le comité mixte de planification et des transports qui, présidé par la CCN, inclut aussi les deux provinces, les deux régions, Transports Canada et nous-mêmes.

Nous venons, par exemple, d'entamer une étude des ponts interprovinciaux traversant la rivière des Outaouais qui sera financée de cinq façons. En ce qui a trait au mandat, au choix de l'expert-conseil et des groupes consultatifs, cette étude sera planifiée de concert avec les deux provinces, la CCN et les deux gouvernements régionaux. Telle est la complexité de notre processus de consultation.

**M. Horner:** C'est en effet très, très complexe. Je ne pense pas avoir autre chose à demander pour l'instant.

**Le président:** Merci, monsieur Horner.

Monsieur Taylor, ensuite M. Robichaud.

**M. Taylor:** Merci, monsieur le président.

Il a été mentionné que vous attendiez une étude de faisabilité. Qui en est chargé?

**M. Schouten:** L'expert-conseil chargé de cette étude est une entreprise du nom de Project Planning Canada Limited. Son



[Text]

the firm is a Mr. Mecklin Hancock and the vice-president of the firm in charge of the project is Miss Lynda MacDonald.

**Mr. Taylor:** How was this firm selected?

**Mr. Schouten:** This firm was selected by the NCC on the basis of a recommendation from staff for a number of reasons. One reason is that Mr. Hancock has personal expertise in the planning and siting and security aspects of embassies. He has worked for the Canadian government in Canada and abroad on this matter, and he has worked for foreign governments on their embassies, either in Canada or elsewhere.

As well, he is a landscape architect and a parks planner, and his firm is well known for dealing with landscape development and park development.

**Mr. Taylor:** Were there other applicants?

**Mr. Schouten:** No, no other firms were considered.

**Mr. Taylor:** You did not put it open—

**Mr. Schouten:** No.

**Mr. Taylor:** So the staff of NCC wanted this particular firm and you recommended it to the NCC.

**Mr. Schouten:** That is correct. I must say that in our experience the whole question of the U.S. embassy is perhaps the single most complex issue that we have dealt with to my knowledge.

**Mr. Taylor:** Yes. I have another question connected to the terms of reference. What were the terms of reference given to this firm?

**Mr. Schouten:** The terms of reference were to investigate the suitability of the Mile Circle, as a site for the United States Embassy, and perhaps up to three other smaller embassies, because we have a backlog of requests from External Affairs dealing with countries where the Government of Canada has received special treatment abroad or where they have received a request for a site in the Ottawa area.

As well, the study is to focus on all the environmental implications that normally fall within the terms of the environmental impact assessment.

As well, the study is to investigate the concerns expressed by the various parties with regard to the use and the potential impact on the site. So the study includes discussions with pretty well all the parties affected or interested. And that is why it is taking a little longer than we had foreseen.

**Mr. Taylor:** Was this same terms of reference given for all 24 sites?

[Translation]

président est M. Mecklin Hancock, et le vice-président de l'entreprise qui est responsable du projet est M<sup>lle</sup> Lynda MacDonald.

**M. Taylor:** Comment cette entreprise a-t-elle été choisie?

**M. Schouten:** Cette entreprise a été sélectionnée par la CCN suite à la recommandation du personnel pour un certain nombre de raisons. L'une était l'expertise et la compétence toute particulière de M. Hancock dans les questions de planification et d'aménagement et dans celles touchant aux aspects de la sécurité des ambassades. Il a travaillé sur ce genre de questions pour le gouvernement canadien tant au Canada qu'à l'étranger, et il a travaillé également pour le compte de gouvernements étrangers pour leurs ambassades, tant à Ottawa qu'à l'étranger.

M. Hancock est également architecte paysagiste et planificateur de parcs. Son entreprise est connue pour ses travaux d'aménagements paysagers et de parcs.

**M. Taylor:** Aviez-vous d'autres candidats?

**M. Schouten:** Non, nous n'avons considéré aucune autre entreprise.

**M. Taylor:** Vous n'avez pas fait d'appel . . .

**M. Schouten:** Non.

**M. Taylor:** Ainsi, le personnel de la CCN voulait cette entreprise particulière, et c'est elle que vous avez recommandée à la CCN.

**M. Schouten:** C'est exact. Je dois dire que de toute notre expérience, cette affaire de l'ambassade des États-Unis est, sans doute et à ma connaissance, le problème le plus complexe que nous ayons eu à traiter.

**M. Taylor:** Oui. J'ai une autre question se rapportant aux termes du mandat. Quelles étaient les attributions de cette entreprise?

**M. Schouten:** Les termes de leur mandat étaient d'analyser la pertinence du Mile Circle, en tant qu'emplacement destiné à l'ambassade des États-Unis et à peut-être, également, un maximum de trois autres petites ambassades. Nous avons, en effet, un arriéré de demandes en provenances des Affaires extérieures. Ces demandes concernent des pays où le gouvernement du Canada a été traité de façon toute spéciale et dont il a reçu des demandes pour un site dans la région d'Ottawa . . .

L'étude doit, en outre, se concentrer aussi sur toutes les implications environnementales qui, normalement, tombent sous le coup du mandat des études d'évaluation de l'impact sur l'environnement.

L'étude doit également examiner les inquiétudes qui ont été exprimées par les diverses parties en cause au sujet de l'usage qui sera fait du site et des répercussions de son aménagement. Cette étude comprend donc des discussions avec presque toutes les parties qui sont soit touchées, soit intéressées. Et c'est pourquoi elle prend un peu plus de temps que prévu.

**M. Taylor:** Ces attributions ont-elles été les mêmes pour les 24 sites?

[Texte]

**Mr. Schouten:** No, only for the Mile Circle, based on our site selection analysis after reviewing 24 sites based on the 12 criteria.

**Mr. Taylor:** What were the terms of reference for the other 23?

**Mr. Schouten:** The 12 criteria that we used for our initial assessment.

**Mr. Taylor:** So actually the selection was made and then you asked for a feasibility study.

**Mr. Schouten:** We did an initial assessment, which involved a number of things. Any site suggested that did not meet the minimum requirements, regardless of who proposed the site, was rejected.

• 1045

Any sites that were located on the waterfront, irrespective of who suggested them, were rejected from the 24, and the reason is that the embassies currently located on the waterfront in the Ottawa area prohibit public access because they want to have security all the way to the shoreline and since 1958, since the establishment of the NCC, we have not allowed any embassy to establish its embassy or chancery on the waterfront. That left a number of sights that we assessed in some detail ourselves based on these criteria, based on discussions with certain parties involved, and then the Mile Circle was recommended as the preferred sight for a detailed feasibility study to determine whether it was possible.

**Mr. Taylor:** How many of these 24 sites are on the water site?

**Mr. Schouten:** About seven.

**Mr. Taylor:** Why did you include them if they are—

**Mr. Schouten:** We did not include them, but they were suggested to us and we assessed them on the basis of all the criteria. We raised with our executive committee and our planning committee the question of whether the policy of no embassy use on the waterfront should be reaffirmed and the answer was yes.

**Mr. Taylor:** If you are not asking for a full feasibility study on the other sites, why were they included in the terms of reference?

**Mr. Schouten:** They were not included in the terms of reference.

**Mr. Taylor:** I understood you to say that the feasibility study was on 24 sites.

**Mr. Schouten:** The feasibility study is on one site.

**Mrs. Pigott:** The criteria are on all sites.

[Traduction]

**M. Schouten:** Non, seulement pour le Mile Circle, d'après notre analyse de sélection du site, après avoir examiné les 24 sites en fonction de nos douze critères.

**M. Taylor:** Quels ont été les termes du mandat des 23 autres?

**M. Schouten:** Les douze critères que nous avons utilisés pour notre évaluation initiale.

**M. Taylor:** Ainsi, ce n'est qu'après avoir procédé à la sélection que vous avez demandé cette étude de faisabilité.

**M. Schouten:** Nous avons fait une première évaluation, qui comportait un certain nombre de choses. Tout site qui ne répondait pas à un minimum d'exigences a été rejeté, indépendamment de qui l'avait proposé.

Tout site, sur les 24, qui se trouvait en bordure de la rivière, indépendamment de qui l'avait proposé, était éliminé, la raison étant que les ambassades actuellement logées à Ottawa sur le bord de l'eau interdisent l'accès du rivage au public par mesure de sécurité. Mais depuis 1958, année de création de la CCN, nous ne permettons à aucun pays étranger d'établir son ambassade ou sa chancellerie au bord de l'eau. Ceci a laissé un certain nombre de sites que nous avons nous-mêmes évalués en détail en fonction de ces critères, tout en nous basant aussi sur les discussions avec certaines des parties en cause. Enfin, le Mile Circle étant le site préféré, nous l'avons recommandé pour faire l'objet d'une étude complète de faisabilité afin d'en déterminer les possibilités.

**M. Taylor:** Parmi ces 24 sites, il y en avait combien au bord de l'eau?

**M. Schouten:** Sept environ.

**M. Taylor:** Pourquoi les avez-vous inclus puisqu'ils avaient...

**M. Schouten:** Nous ne les avons pas inclus mais, comme ils nous ont été suggérés, nous avons dû les évaluer en fonction de tous les critères. Nous avons soulevé la question avec notre comité administratif et avec notre comité de planification à savoir si la politique selon laquelle aucune ambassade ne devait être située sur le rivage devait rester en vigueur. La réponse fut affirmative.

**M. Taylor:** Si vous ne demandez pas une étude complète de faisabilité pour les autres sites, pourquoi alors les inclure dans les termes du mandat?

**M. Schouten:** Ils ne l'étaient pas.

**M. Taylor:** J'ai cru vous entendre dire que l'étude de faisabilité concernait les 24 sites.

**M. Schouten:** L'étude de faisabilité ne concerne qu'un seul site.

**MMe Pigott:** Les mêmes critères ont été appliqués à tous les sites.



[Text]

**Mr. Schouten:** Yes, that is why we are releasing two reports, one dealing with the Mile Circle and one dealing with all sites and how they compare.

**Mr. Taylor:** So the answer to the chairman which I understood would include the feasibility on each of these 24 sites is not correct?

**Mr. Schouten:** No, it is an initial assessment by the staff of the NCC in consultation with other parties. I hope I did not confuse that; sorry.

**Mr. Taylor:** Is it not a little odd to make the selection and then ask for the feasibility study, or is that common practice?

**Mr. Schouten:** That is common practice, I would say. It is not a selection; it is a selection of a preferred site subject to the feasibility study. That is our normal process.

**Mrs. Pigott:** It is a costly process.

**The Chairman:** Just perhaps to clarify something, is anyone involved in the NCC and/or in your advisory committees who is also involved in the consultant's report, and who is that?

**Mr. Schouten:** Mr. Mecklin Hancock, the president of the consulting firm doing the feasibility study, is a former member of the design committee of the NCC some 10 years back, and he is—

**The Chairman:** Order.

**Mr. Schouten:** He is a current member of—

**The Chairman:** Is this part—

**Mr. Schouten:** —our advisory committee on planning.

The way we address this question is that, whenever the NCC awards a contract to anyone sitting on any of our advisory committees, that is identified—it is public knowledge, as far as we are concerned—and that person withdraws from all debate.

**Mrs. Pigott:** I think Mr. Mecklin Hancock has done considerable work for Rockcliffe, has done a great deal of work in this area. This is why he was chosen: because he did have a sensitivity to the area in question because he had worked there, plus his professional qualifications.

**The Chairman:** I am not questioning his professional qualifications, Jean, but did he have any input at all in any of the discussions that led to the site selection for which a contract was let to have this feasibility study?

**Mr. Schouten:** To my knowledge—and I would be glad to verify it with the minutes or records of any meetings—the suggestion was made to hire Mr. Hancock and his firm to do the feasibility study. It was made known that he would not participate in any of the discussions so he missed some of the meetings and when he presented his initial response to the

[Translation]

**M. Schouten:** Oui, c'est la raison pour laquelle nous publions deux rapports différents: l'un traitant du Mile Circle et l'autre de tous les sites et de la façon dont ils se comparent entre eux.

**M. Taylor:** Ainsi la réponse que vous aviez donnée au président, selon laquelle, à ce que j'ai compris, l'étude de faisabilité comprenait les 24 sites, ne serait pas correcte?

**M. Schouten:** Non, il s'agissait de l'évaluation préliminaire faite par le personnel de la CCN en consultation avec les autres parties. J'espère ne pas avoir créé de confusion à ce sujet. Excusez-moi.

**M. Taylor:** N'est-ce pas un peu étrange de procéder à la sélection du site avant de demander l'étude de faisabilité, ou serait-ce une pratique courante?

**M. Schouten:** Oui, c'est une pratique courante, si j'ose dire. Ce n'est pas une sélection mais le choix d'un site préféré sujet à l'étude de faisabilité. C'est un processus normal.

**Mme Pigott:** C'est un processus coûteux.

**Le président:** Pour clarifier davantage, quelqu'un est-il impliqué dans la CCN et/ou dans vos comités consultatifs tout en étant également impliqué dans le rapport de l'expert-conseil et qui est-ce?

**M. Schouten:** M. Mecklin Hancock, le président du cabinet d'experts-conseils qui fait l'étude de faisabilité, il était, il y a environ 10 ans, membre du comité d'études techniques de la CCN et il est...

**Le président:** À l'ordre.

**M. Schouten:** et il est actuellement membre de...

**Le président:** Est-ce que ceci fait partie...

**M. Schouten:** ... de notre comité consultatif de planification.

La façon dont nous abordons cette question est la suivante: chaque fois que la CCN accorde un contrat à quelqu'un qui fait partie d'un de nos comités consultatifs, il est désigné comme tel—c'était de notoriété publique en autant que nous sommes concernés—et cette personne se retire de tous les débats.

**Mme Pigott:** J'estime que M. Mecklin Hancock a fait un travail considérable pour Rockcliffe, de même que dans cette région. C'est pourquoi il a été choisi: parce qu'il possède une excellente connaissance de la zone visée et parce qu'il y avait travaillé, indépendamment de toutes ses qualités professionnelles.

**Le président:** Je ne mets pas en doute ses qualifications professionnelles, Jean, mais a-t-il participé tant soit peu aux discussions qui ont conduit à la sélection du site pour lequel un contrat lui a été octroyé pour cette étude de faisabilité?

**M. Schouten:** À ma connaissance—et je m'empresserait de le vérifier dans le procès-verbal ou le compte rendu de nos réunions—il a bien été suggéré d'engager M. Hancock et son cabinet pour faire l'étude de faisabilité. On a laissé savoir qu'il ne participerait à aucune des discussions, aussi en a-t-il manqué certaines. Aussitôt sa première réponse donnée aux

[Texte]

terms of reference he withdrew from any discussion; he was only there for clarification.

We follow the same practice with people who are on our design committee, advisory committee or property advisory committee. If we did not do it that way, we would be losing some of the best talent in Canada.

**The Chairman:** Mr. Schouten, I would like you to refer to the minutes—and I am not talking about the minutes after the site was picked for which a feasibility study contract was awarded, but in leading up to the site selection. I would like you to go back and look at the minutes to make sure that the man who had an interest in the contract was not involved in some of the deliberations that decided on the site.

• 1050

I think this is an area of interesting concern, to say the least, and I am very appreciative of your very frank answers. People wondered why we should have had a meeting. Quite frankly, I am glad we are here, and I think if the steering committee agrees we will be back, because this is most interesting.

**Mr. Taylor:** I appreciate the interjection and I appreciate the points you raised, but there are two other points I would like to clarify. You have set out the items that were included in the terms of reference. Are those all the terms of reference?

**Mr. Schouten:** The terms of reference are in a document of some four pages which we made public and gave to all the parties interested, including Rockcliffe Park, Manor Park, the City of Ottawa, and so forth. They covered, I think, the three areas—I hope I have not overlooked anything—the feasibility of the site—can it be done?—environmental implications; community concerns—questions like traffic, vegetation, soil, drainage, noise, security; the normal environmental-impact and community-impact questions—as well as the landscape planning, park planning, and the site development.

**Mr. Taylor:** Just two other questions. I do not know the firm. Is this an Ottawa firm or an outside firm?

**Mr. Schouten:** It is a firm with offices both in Ottawa and Toronto, and the person in charge, the vice-president, is the manager of the Ottawa office. But from time to time the Toronto office was also involved, and particularly on questions of security.

**Mr. Taylor:** Just one other point; and I ask this because of the experience in other places. Were any instructions given to the firm verbally? Was any preference expressed? Were they aware there is a concern about the thing? Were there any discussions with this firm after or before the contract was let?

**Mr. Schouten:** Oh, yes, lots of discussion, of course; otherwise we would not be able to explain what we were after. We had discussions prior to awarding the contract. We had

[Traduction]

termes du mandat, il s'est retiré de toute discussion et ne venait que pour fournir certains éclaircissements.

Nous nous tenons aux mêmes pratiques avec les gens qui font partie de notre comité d'études techniques, de notre comité consultatif ou de notre comité consultatif des immeubles. Si nous ne procédions pas ainsi, nous perdriions certains des meilleurs talents canadiens.

**Le président:** M. Schouten j'aimerais que vous vous reportiez au procès-verbal—et je ne parle pas de ceux qui ont été dressés après le choix du site pour lequel un contrat d'étude de faisabilité a été attribué, mais de ceux qui ont conduit à la sélection du site en question. J'aimerais que vous revoyiez le procès-verbal afférent afin de vous assurer que la personne impliquée dans ce contrat n'a pas été mêlée à certaines des délibérations qui ont mené au choix du site.

Je trouve que c'est un sujet pour le moins intéressant et je vous suis reconnaissant d'avoir bien voulu répondre très franchement. Les gens se demandaient pourquoi il fallait se réunir. À vrai dire, je suis content que nous soyons réunis et je crois que nous nous réunirons de nouveau, si le comité directeur est d'accord, parce que cela devient très intéressant.

**M. Taylor:** Je vous remercie pour votre intervention, mais il y a deux autres points que je voudrais clarifier. Vous nous avez dit en quoi consistait le mandat. Est-ce tout ce qu'il comporte?

**M. Schouten:** Le mandat est défini dans un document d'environ quatre pages que nous avons rendu public et donné à toutes les parties intéressées, y compris aux représentants de Rockcliffe, de Manor Park, de la ville d'Ottawa, etc. Il englobait les trois domaines—j'espère que je n'ai rien oublié—les possibilités d'aménagement du site—peut-on le faire?; les répercussions sur l'environnement; les préoccupations de la collectivité—des questions telles la circulation, la végétation, le sol, le drainage, le bruit, la sécurité; les questions habituelles relatives à l'impact sur l'environnement et la collectivité ainsi que l'aménagement paysager, l'aménagement du parc et du site.

**M. Taylor:** J'aurais deux autres questions à poser. Je ne connais pas cette firme. Est-ce une firme d'Ottawa ou de l'extérieur?

**M. Schouten:** C'est une firme qui a des bureaux à Ottawa et à Toronto, et la personne responsable, le vice-président, dirige le bureau d'Ottawa. Mais, de temps à autre, le bureau de Toronto s'en est mêlé, surtout en ce qui concerne l'aspect sécuritaire.

**M. Taylor:** À ce sujet, je voudrais d'autres précisions. Est-ce que des instructions verbales ont été données à la firme? A-t-on exprimé une certaine préférence? Sont-ils au courant du mouvement de protestation? Avez-vous eu des entretiens avec la firme avant ou après la signature du contrat?

**M. Schouten:** Oh oui! De nombreux entretiens, bien entendu, autrement nous n'aurions pu leur expliquer ce que nous cherchions. Nous avons eu des entretiens avant et après la



[Text]

discussions after. We have been to most of the meetings with the concerned parties. We have asked them to do specific things that we are concerned about. As a matter of fact, we have followed the process all along.

**Mr. Taylor:** Did you make it very clear to this group that the NCC wanted this particular site?

**Mr. Schouten:** Their instruction was to assess the feasibility of the site and to see how any adverse impacts could be mitigated. They were not asked whether the Mile Circle was better than any other site. It was none of their business. It was not their mandate.

**The Chairman:** Just on that, and perhaps following Mr. Taylor's question, is there a priority ranking of the 24 sites in terms of security? And where did Mile Circle fit?

**Mr. Schouten:** We did not do it that way, Mr. Chairman. We could certainly review it criterion by criterion. What we did was we did a composite of the 12 criteria, looked at those factors that really are a yes-or-no answer. A site is either large enough or it is not; a site is either on the waterfront or it is not; etc. In the case of security, it really relates to the site area. If the site is smaller than six acres, we generally cannot meet the requirements unless it is a very tall building or we run into the same kinds of problems as we have on Sussex-Mackenzie.

But we could certainly speak to that if so desired.

**M. Robichaud:** Merci, monsieur le président.

Vous avez parlé d'une étude que vous recevrez dans trois semaines. Selon vous, il est maintenant trop tôt pour discuter du projet qui nous intéresse. Les conseillers recevront-ils d'ici trois semaines des données sur la réaction de la population affectée par ce projet?

**M. Schouten:** Pendant tout le processus, les experts-conseils et le personnel de la CCN ont eu des réunions avec toutes les parties intéressées. Le but de ces réunions était d'obtenir des renseignements sur la façon dont les résidents percevaient le site; nous voulions connaître le point de vue des agences du gouvernement fédéral impliquées telles que la Gendarmerie royale et le ministère des Affaires extérieures, ainsi que des groupes de citoyens impliqués. Les experts-conseils ont rencontré le député du comté, l'échevin du quartier, le maire de la ville d'Ottawa, ainsi que des représentants de la communauté.

• 1055

**M. Robichaud:** Me dites-vous que vous avez rencontré les groupes de citoyens concernés?

**M. Schouten:** Oui.

**M. Robichaud:** Les gens qui sont ici ont eu la possibilité de faire leurs commentaires?

[Translation]

signature du contrat. Nous avons assisté à la plupart des réunions avec les parties intéressées. Nous leur avons demandé de faire des choses précises auxquelles nous tenions. En fait, nous avons toujours suivi le processus.

**M. Taylor:** Leur avez-vous fait comprendre que la CCN voulait cet emplacement?

**M. Schouten:** Nous leur avons demandé d'étudier les possibilités d'aménagement du site et de voir comment on pourrait réduire au minimum les réactions défavorables. On ne leur a pas demandé si le Mile Circle était préférable à un autre emplacement. Ça ne les concerne pas. Ça ne fait pas partie de leur mandat.

**Le président:** À ce sujet, et pour continuer dans la même ligne que M. Taylor, a-t-on établi l'ordre de priorité des 24 emplacements au point de vue sécurité? Comment se classe le Mile Circle?

**M. Schouten:** Nous n'avons pas suivi cette démarche, monsieur le président. Nous pourrions certainement procéder critère par critère. Ce que nous avons fait, toutefois, c'est que nous avons réuni 12 critères pour déterminer si un emplacement était acceptable ou non. Un emplacement est suffisamment grand ou il ne l'est pas il est au bord de l'eau ou il ne l'est pas etc. En ce qui concerne l'aspect sécuritaire, cela dépend vraiment de l'emplacement. S'il ne couvre pas une superficie de six acres, il est impossible en général de répondre aux exigences, à moins d'y construire un édifice très élevé. On se retrouve alors avec le même genre de problèmes qu'au coin de Sussex et de Mackenzie.

Mais nous pourrions certainement nous pencher sur cette question, si c'est ce que vous voulez.

**Mr. Robichaud:** Thank you, Mr. Chairman.

You mentioned a study that would be forthcoming in three weeks. From what you have said, it is too early to discuss it. Will the councillors be notified within three weeks time of the reactions of the community affected by this project?

**Mr. Schouten:** During the whole process, the consultants and the NCC staff have held meetings with all concerned parties. The purpose of these meetings was to gather information on how the residents felt about the site; we also wanted the various federal agencies such as the RCMP and External Affairs and the concerned citizens' groups to give us their views on the matter. The consultants have met with the local MP and the local alderman, the mayor of Ottawa and the community representatives.

**Mr. Robichaud:** Are you saying that you have met with concerned citizens' groups?

**Mr. Schouten:** Yes.

**Mr. Robichaud:** These people here have had the opportunity to make their comments?

[Texte]

**M. Schouten:** Oui, c'est cela.

**M. Robichaud:** On parle de l'impact du projet sur l'environnement et sur la communauté. Les conseillers vont-ils inviter les gens de la communauté à dire ce qu'ils en pensent?

**M. Schouten:** Permettez-moi de préciser une chose. Après ces réunions entre les experts-conseils et les parties impliquées, les conseillers ont fait leur travail, et ils sont en train de le terminer à l'heure actuelle. D'ici deux ou trois semaines, leur rapport sera prêt. À ce moment-là, on demandera à toutes les parties impliquées de nous dire ce qu'elles en pensent. Je n'ai pas encore vu les recommandations des conseillers.

**M. Robichaud:** Mais ils tiendront compte, dans leurs recommandations...

**M. Schouten:** Certainement.

**M. Robichaud:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Robichaud.

Mr. Reid.

**Mr. Reid:** Mrs. Pigott, my line of questioning and my line of thought were going somewhat along the same direction as that of Mr. Robichaud, just completed. We recognize the Ontario Municipal Board process of public hearings and having a tribunal make a decision or recommendation as to which way to go.

Do I understand, then, that each of the local municipalities, at least Rockcliffe particularly, and the regional municipality had an opportunity of hearing the presentation; the ratepayers or taxpayers concerned would have an opportunity of hearing that same presentation; and was there a reaction to those presentations?

While I am at it, did any of the municipalities resolve a reaction by way of a resolution in favour of or against the location of the Mile Circle site?

**Mrs. Pigott:** Would you like to answer that, Mr. Schouten? It has been a long winter.

**Mr. Schouten:** The Council of Rockcliffe Park Village resolved that it is opposed to the Mile Circle site.

**Mr. Reid:** It is opposed to the Mile Circle site?

**Mr. Schouten:** Opposed. The City of Ottawa has not passed a resolution to any effect. I should clarify that the City of Ottawa is the jurisdiction within which the site is located.

**Mr. Reid:** Then, so we might bring it within the ambit of the Transport committee concerns, in your preferential selection of the Mile Circle site do you consider and do I understand from what information I have that the Rockcliffe Air Base site is one of the possible alternate sites for the location of the embassy?

**Mrs. Pigott:** I am awfully glad you came back to the Rockcliffe Air Base. I was wondering where it was today. But anyway, under the terms of reference—

**Mr. Schouten:** Of the original 16 sites we reviewed, Rockcliffe Air Base was one. It is not on the waterfront; it might be sufficiently large, but we have assessed it in terms of

[Traduction]

**Mr. Schouten:** Yes, that is right.

**Mr. Robichaud:** There is the question of the environmental and community impact of this project. Will the councillors invite the members of the community to voice their opinion?

**Mr. Schouten:** I would like to make one thing clear. After meeting with the consultants and the concerned parties, the councillors did their job and are finishing it right now. Their report will be ready within two or three weeks. At that time we will ask all concerned parties for their opinion. I have not yet seen their recommendations.

**Mr. Robichaud:** But they will take into account...

**Mr. Schouten:** Of course.

**Mr. Robichaud:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Robichaud.

Monsieur Reid.

**M. Reid:** Madame Pigott, mes questions et mes arguments s'alignent, jusqu'à un certain point, sur ceux de M. Robichaud. Nous acceptons que le Conseil des municipalités de l'Ontario tienne des audiences publiques et demande à un tribunal de prendre une décision ou de formuler des recommandations.

Faut-il en conclure que l'exposé a été présenté à chaque municipalité locale, du moins à celle de Rockcliffe, et à la municipalité régionale; que les contribuables visés auront l'occasion d'entendre? Quelles ont été leurs réactions?

Pendant que j'y suis, est-ce qu'une des municipalité a réagi en adoptant une résolution pour ou contre le *Mile Circle*?

**Mme Pigott:** Pourriez-vous répondre à cette question, monsieur Schouten? L'hiver a été long.

**M. Schouten:** Le Conseil de Rockcliffe s'est opposé, par voie de résolution, au choix du *Mile Circle*.

**M. Reid:** Il s'est opposé au choix du *Mile Circle*?

**M. Schouten:** Il s'y est opposé. La ville d'Ottawa n'a pas adopté de résolution dans un sens ou dans l'autre. Je dois préciser que le site en question relève de la ville d'Ottawa.

**M. Reid:** Alors, pour que cette question soit du ressort du Comité des transports, avez-vous pensé, lorsque vous avez exprimé votre préférence pour le *Mile Circle*, et, dois-je comprendre d'après les renseignements que j'ai obtenus, que l'ambassade pourrait éventuellement être construite sur le terrain de la base d'aviation de Rockcliffe?

**Mme Pigott:** Je suis vraiment contente de vous entendre parler de la base d'aviation de Rockcliffe. Je me demandais si elle existait toujours. De toute façon, le mandat...

**M. Schouten:** La base d'aviation de Rockcliffe faisait partie des 16 emplacements choisis au départ. Elle n'est pas sur le bord de l'eau; il y aurait suffisamment d'espace, mais il a fallu



[Text]

all the criteria. In the view of the staff of the commission, Mile Circle has more advantages and fewer disadvantages than the Rockcliffe Air Base.

Of course, we may receive new information. I think I discussed earlier that we are speaking to National Defence, and these things will be taken into account as well.

**Mrs. Pigott:** Mr. Chairman, for those who do not live in Ottawa, could Mr. Schouten just go to the map and show exactly what will happen to the base with the bridge and with the new connecting roads? I think it would be interesting because I do want to leave a fair bit of information about Rockcliffe Air Base for the Transport committee.

**The Chairman:** Perhaps it would save time if Mr. Schouten or whoever goes to the map could point out that area of parkland potential that is east of Rockcliffe Air Base that you are going to develop into parkland.

**Mrs. Pigott:** Yes, half the size of Stanley Park.

**The Chairman:** And was that also considered as one of the sites?

**Mr. Schouten:** If I may speak to that, Mr. Chairman--

**The Chairman:** Yes. We are going to have difficulty picking you up for the transcript, but if you go and point out quickly and then repeat it when you come back . . .

• 1100

**Mr. Schouten:** This is the area here; this is the escarpment, and this is the lower portion of the museum. We propose to obtain all the land shown in green from the Department of National Defence for open space use, to be approved by the NCC. Some of it is for a parkway corridor, some of it is for the preservation of the escarpment, and some of it is for the creation of a riverfront park as an extension of our riverfront parks in here. As a matter of fact, we are just about to finish an improvement plan for the shoreline from about Blair Road to the Rockeries in Rockcliffe Park, which will include the Mile Circle shoreline as well.

**The Chairman:** Exactly where is the Mile Circle, for the members' information?

**Mr. Schouten:** Mile Circle is to the south of the Rockcliffe Driveway.

**The Chairman:** But exactly where is the proposed site for the embassy on the Mile Circle?

**Mr. Schouten:** That is to be determined as a result of the feasibility study. I cannot reveal any part of it.

**Mr. Reid:** It could be anywhere in that area, then.

**Mr. Schouten:** That is right. It is exactly the task of the consultant to find out.

**The Chairman:** Would you point out the area, Mr. Schouten, to the east of Rockcliffe Air Base, as Mr. Reid

[Translation]

tenir compte de tous les critères. Les responsables de la Commission sont d'avis que le *Mile Circle* comporte beaucoup plus d'avantages et moins d'inconvénients que la base de Rockcliffe.

Bien entendu, il se pourrait qu'on obtienne de nouvelles données. Je crois que j'ai mentionné plus tôt que nous étions en pourparlers avec la Défense nationale, et nous en tiendrons compte dans nos discussions.

**Mme Pigott:** Monsieur le président, pour ceux qui ne sont pas d'Ottawa, est-ce que M. Schouten ne pourrait pas aller montrer sur le plan ce qu'il adviendra de la base si l'on construit le pont et les nouvelles voies d'accès? Je crois que ce serait intéressant parce que je veux que le Comité des transports soit renseigné le plus possible sur la base de Rockcliffe.

**Le président:** Pour gagner du temps, M. Schouten ou quelqu'un d'autre pourrait peut-être aller montrer sur le plan le secteur à l'est de la base de Rockcliffe que l'on pourrait aménager en parc.

**Mme Pigott:** Oui, il fait la moitié de la superficie du parc Stanley.

**Le président:** Était-ce l'un des emplacements envisagés?

**M. Schouten:** Si vous me permettez de répondre à cette question, monsieur le président . . .

**Le président:** Oui. Nous allons avoir de la difficulté à enregistrer ce que vous dites, mais si vous faites vite et que vous répétiez vos observations une fois revenu . . .

**M. Schouten:** Voici le terrain en question; ici l'escarpement et ceci est la partie la plus basse du musée. Nous nous proposons d'obtenir tout le terrain qui apparaît en vert du ministère de la Défense nationale pour l'utiliser comme espace ouvert, avec l'approbation de la CCN. Une partie est prévue pour le couloir d'une promenade, une autre pour la préservation de l'escarpement et une autre encore pour la création d'un parc sur la rivière et qu'on voit ici. En fait, nous sommes sur le point d'achever un plan d'amélioration pour la rive qui s'étend approximativement de Blair Road à la rocaille dans le parc Rockcliffe, et cela comprendra également la rive de Mile Circle.

**Le président:** Où se trouve exactement le Mile Circle, pour l'information des membres?

**M. Schouten:** Le Mile Circle est au sud de la promenade Rockcliffe.

**Le président:** Mais où est exactement le site proposé pour l'ambassade sur le Mile Circle?

**M. Schouten:** Cela doit être déterminé par l'étude de faisabilité. Je ne puis rien en révéler.

**M. Reid:** Il pourrait donc être n'importe où dans ce secteur.

**M. Schouten:** C'est juste. C'est exactement la tâche de l'expert-conseil de l'établir.

**Le président:** Voudriez-vous montrer la zone, M. Schouten, à l'est de la base aérienne de Rockcliffe, comme le demandait

[Texte]

asked, and then the parkland or land that is east of that? That 640-odd acres also was one of the sites, was it not?

**Mr. Schouten:** There are two things, Mr. Chairman. One is the parkland shown in green, just off the photograph, and it includes some of the land now used for a golf driving range and a soccer field as well by the rest of the area. There is a potential bridge across the river, the Kettle Island bridge. The site we looked at in comparison to the Mile Circle is the area just north of the married quarters, which is part of the National Defence land to be transferred to the NCC as part of the escarpment.

I hope that answers your question.

**Mrs. Pigott:** Could you point out what the orange dots are?

**Mr. Schouten:** You may have wondered what they are, but they are the foreign-owned properties in Rockcliffe Park at the present time, the ones referred to by our chairman. They are all residences, with the exception of combined chancelleries and residences here and here and here.

**The Chairman:** Where is the American residence on that map, and how many acres does he have?

**Mr. Schouten:** I would have to find out, but I would imagine it is about 12 acres. I would have to check that.

**The Chairman:** That would be sufficient for their requirements, would it?

**Mrs. Pigott:** But, Mr. Chairman, one of the interesting things is that, with the exception of the Vatican, the Rockcliffe council does not allow a chancellery on their premises, so this does make it difficult. The American ambassador, whether he liked it or not, could not have the chancellery there.

**The Chairman:** At the moment.

Mr. Angus.

**Mr. Angus:** Back to this whole zoning question, under current rules they are not allowed. But with a change in the zoning or whatever by-law relates to that particular rule, it would be possible and therefore it could then be eligible.

**Mr. Schouten:** If Rockcliffe were to agree to that site, quite apart from what the NCC might think, the question of zoning being a separate issue, that could be addressed separately. You are quite correct.

**The Chairman:** Is that fine, Mr. Reid? You still have the floor, but in terms of pointing to the map.

**Mr. Reid:** Yes. Did you want any transcription of that for the purpose of the records, or do you want me to move on?

**The Chairman:** I think the members saw it and it will not make any sense to the transcript, but we know what he did. I am informed that most of it was picked up.

[Traduction]

M. Reid, et ensuite le parc ou le terrain qui est à l'est de cela? Ces 640 et quelques acres constituaient également l'un des sites, n'est-ce pas?

**M. Schouten:** Il ya deux choses, monsieur le président. L'une est le parc indiqué en vert, juste à droite de la photographie, et cela inclut une partie du terrain utilisé actuellement pour pratiquer le golf, et un terrain de soccer de même que le reste de la zone. Il y a un projet de pont sur la rivière, le pont Kettle Island. Le site que nous comparions avec le Mile Circle est celui qui se trouve juste au nord des logements des familles et qui fait partie des terrains de la Défense nationale qui doivent être transférés à la CCN comme faisant partie de l'escarpement.

J'espère que cela répond à votre question.

**Mme Pigott:** Pourriez-vous nous dire ce que sont les points orange?

**M. Schouten:** Vous avez pu vous demander ce qu'ils représentent; ils situent les propriétés du parc Rockcliffe qui appartiennent actuellement à des étrangers, celles mentionnées par notre président. Ce sont toutes des résidences combinées qu'on voit ici, là et là.

**Le président:** Où se trouve la résidence américaine sur cette carte, et de combien d'acres dispose-t-elle?

**M. Schouten:** Il faudra que je me renseigne mais je suppose que c'est environ douze acres. Je vérifierai.

**Le président:** Cela satisferait leurs exigences, n'est-ce pas?

**Mme Pigott:** Monsieur le président, l'un des points intéressants est que, à l'exception du Vatican, le conseil municipal de Rockcliffe ne permet pas l'installation d'une chancellerie sur son territoire et cela complique les choses. Que cela lui plaise ou non, l'ambassadeur américain ne pourrait y installer une chancellerie.

**Le président:** Pour le moment.

Monsieur Angus.

**M. Angus:** Pour en revenir à toute cette question de zonage, les règlements en vigueur ne le permettent pas. Mais en changeant le zonage ou certains règlements municipaux qui visent cette question en particulier, cela deviendrait possible et réalisable.

**M. Schouten:** Si Rockcliffe donnait son agrément pour ce site, indépendamment de ce que la CCN pourrait penser et le zonage demeurant une question séparée, cela pourrait être envisagé séparément, vous avez raison.

**Le président:** Est-ce que cela vous convient, monsieur Reid? Vous avez toujours la parole mais en ce qui a trait au pointage sur la carte.

**M. Reid:** Oui. Désiriez-vous une transcription de ceci pour le compte rendu, ou voulez-vous que je poursuive?

**Le président:** Je crois que les membres l'ont vu et que la transcription n'aurait aucun sens, mais nous savons ce qu'il a fait. On me dit que la plus grande partie a été notée.



[Text]

**Mr. Reid:** Then through you, may I ask Mrs. Pigott whether or not it is intended that the Rockcliffe Air Base be discontinued as an airport?

**Mrs. Pigott:** No. As a commercial airport, of course, it has been discontinued, but we believe the Rockcliffe Flying Club is an essential part of making the National Aviation Museum a living museum. On all our planning for that museum, we have expected that the little flying club would stay. It is a very important part of that museum.

• 1105

**Mr. Reid:** We will be hearing more from the flying club this afternoon or later today.

Will there be a provision for a runway in conjunction with the museums?

**Mrs. Pigott:** Oh, yes.

**Mr. Reid:** Runway 29.

**Mrs. Pigott:** There are two runways.

**The Chairman:** Mr. Schouten is pointing out runways and diagrams on the map, for the record.

**Mr. Schouten:** Of the three runways, two are to be phased out. The east-west one will remain but in the future will have to be moved slightly to the east to allow for the eventuality of a bridge approach across Kettle Island to Gatineau.

**Mr. Reid:** What consultations were held by the National Capital Commission in the selection of this Mile Circle site with the proponents of the Rockcliffe airport or the museum, and what consideration was given to the continuation of that museum when you selected the Mile Circle site?

**Mrs. Pigott:** This was before my time—Mr. Schouten will answer.

**Mr. Schouten:** This has been a continuing discussion. We are a member of a joint group with the museums, Public Works; the flying club has been included from time to time as the need arose. It has always been our position that the flying club would be part of that complex . . .

We have had consultations with the museums corporation, National Defence and others on the question of the Mile Circle. They have expressed concerns which we have checked on at least three occasions. As far as the possible impact embassy development of the Mile Circle will have on the operations of the flying club or the runway for other purposes, we understand there is no issue.

**The Chairman:** I think, Mr. Reid, we are going to have Mr. Pepler as a witness. He represents the Canadian Owners and Pilots Association.

**Mr. Reid:** I recognize that, Mr. Chairman. It is on the agenda and we will be able to ask them the question to confirm the responses already given.

[Translation]

**M. Reid:** Puis-je donc demander par votre intermédiaire à M<sup>me</sup> Pigott si oui ou non il est question que l'on ferme la base aérienne de Rockcliffe?

**Mme Pigott:** Non. Bien sûr, ses activités d'aéroport commercial ont été abandonnées mais nous croyons que le Rockcliffe Flying Club constitue un élément essentiel pour faire du Musée national de l'aviation un musée vivant. Nous comptons bien, pendant toute la planification du musée, que le petit aéro-club continuerait d'exister. C'est une partie très importante de ce musée.

**M. Reid:** Nous entendrons parler davantage de l'aéro-club cet après-midi ou plus tard aujourd'hui.

Des dispositions seront-elles prises pour l'établissement d'une piste d'envol qui serait reliée aux musées?

**Mme Pigott:** Oh oui!

**M. Reid:** La piste d'envol 29.

**Mme Pigott:** Il y a deux pistes d'envol.

**Le président:** M. Schouten relève les pistes d'envol et les diagrammes sur la carte, aux fins du compte rendu.

**M. Schouten:** Des trois pistes d'envol, deux doivent être mises hors service. La piste est-ouest restera mais, à l'avenir, elle devra être légèrement déplacée vers l'est pour permettre l'accès éventuel à un pont qui franchira Kettle Island jusqu'à Gatineau.

**M. Reid:** Quelles consultations la Commission de la Capitale nationale a-t-elle tenues avec les promoteurs de l'aéroport de Rockcliffe ou du musée en vue de sélectionner le secteur de Mile Circle et comment a-t-on envisagé la poursuite des activités du musée quand vous avez choisi ce secteur?

**Mme Pigott:** C'était avant mon entrée en fonction—M. Schouten va répondre.

**M. Schouten:** Ceci a fait l'objet d'une discussion continue. Nous sommes membre d'un groupe mixte dont font partie les musées, les Travaux publics; l'aéro-club a été inclus de temps en temps selon les besoins. Nous avons toujours considéré que l'aéro-club devait faire partie de cet ensemble . . .

Nous avons pris l'avis de la corporation des musées, de la Défense nationale et d'autres sur la question de Mile Circle. Ils ont exprimé leurs préoccupations dont nous avons vérifié le bien-fondé au moins trois fois. En ce qui concerne les effets possibles qu'aurait l'aménagement de l'ambassade de Mile Circle sur les opérations de l'aéro-club ou de la piste d'envol pour d'autres fins, nous comprenons qu'il n'y a pas de problème.

**Le président:** M. Reid, je crois que M. Pepler va témoigner. Il représente l'Association canadienne des pilotes et des propriétaires.

**M. Reid:** J'en suis conscient, monsieur le président. C'est à l'ordre du jour et nous pourrions leur poser la question pour confirmer les réponses déjà fournies.

[Texte]

But at this moment, Mr. Chairman, I would like to continue with the witness.

I understand that neither Rockcliffe nor the regional municipality has the designation for embassies.

**Mrs. Pigott:** No one has the designation for embassies.

**Mr. Reid:** It is a land-use category for embassies. So whether or not the American ambassador would agree to have his chancellery in the same location as his residence, there would still have to be a land-use zoning change.

**Mrs. Pigott:** Very definitely.

**Mr. Reid:** Is it intended that Mile Circle be used as a category of land use for the location of future embassies?

**Mrs. Pigott:** The site has 52 acres of meadow, a very large piece of land which has had other uses than park since it was purchased early in the 1900s. We believe that area should be developed; there should be a plan for it, whether it is embassies or not. It is an open meadow where you cannot grow proper trees, it is wet. Only where the drainage is proper along the edge—

**The Chairman:** There are some beautiful trees there now.

**Mrs. Pigott:** —are there proper trees so that—it is a great place to run dogs we found. But interesting enough—

**The Chairman:** How many acres are—

**Mr. Reid:** Excuse me. On a point of order, Mr. Chairman. I was asking the witness a question and she was responding to it. Could we hear the response, please.

**The Chairman:** I would like her to respond to the question—but growing trees, she could not have been on the site, because there are a lot of big trees there.

**Mrs. Pigott:** It is not a proper park, sir. May I—

**An hon member:** I want in on this one, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Keep going.

**Mrs. Pigott:** We believe very strongly that it needs a great deal of care and development. We believe that whole area, and we are . . . Mr. Chairman, I would like a chance to speak to the MPs.

**The Chairman:** You have it.

**Mrs. Pigott:** It is very interesting, Mr. Reid. This area has been a quiet area in the region. It has not had a great deal of bus traffic, thorough traffic. With the opening of the new museum—that museum is going to create a great deal of interest. It is one of the loveliest ones we are going to have in the whole capital. It is quite delightful, and now with the opening up of this driveway, and subsequently within the next two or three years we will open it all the way through to Montreal Road, it is going to become quite a busy thoroughfare.

[Traduction]

Mais pour le moment, monsieur le président, je voudrais poursuivre avec le témoin.

Je comprends que ni Rockcliffe ni la municipalité régionale ne sont accréditées pour loger les ambassades.

**Mme Pigott:** Personne ne l'est.

**M. Reid:** C'est une catégorie de terrains à l'usage des ambassades. Ainsi, que l'ambassadeur américain accepte ou non d'avoir sa chancellerie au même endroit que sa résidence, il faudra malgré tout un changement de zonage du terrain utilisé.

**Mme Pigott:** Très certainement.

**M. Reid:** Est-il prévu que le Mile Circle entre dans la catégorie des terrains destinés à loger les futures ambassades?

**Mme Pigott:** Le site est constitué de 52 acres de prés, un terrain très vaste qui a été utilisé à d'autres fins que des parcs depuis qu'il a été acquis au début des années 1900. Nous croyons que ce site devrait être développé; il devrait y avoir un plan à cet effet, que cet espace soit ou non destiné à des ambassades. Il s'agit d'une prairie ouverte sur laquelle ne pousse aucun arbre, le terrain étant trop humide. Le drainage ne s'effectue convenablement qu'en bordure de la prairie.

**Le président:** On y voit actuellement de très beaux arbres.

**Mme Pigott:** Sont-ce des arbres qui permettent de—nous avons trouvé que c'est un endroit parfait pour promener des chiens. Mais suffisamment intéressant . . .

**Le président:** Combien d'acres sont . . .

**M. Reid:** Excusez-moi. Un rappel au Règlement, monsieur le président. Je posais une question au témoin et elle répondait. Pouvons-nous entendre la réponse, s'il vous plaît.

**Le président:** Je voudrais qu'elle réponde à la question—mais des arbres qui poussent, elle ne peut avoir été sur le site parce qu'il y a là un bon nombre de grands arbres.

**Mme Pigott:** Ce n'est pas réellement un parc, Monsieur. Puis-je . . .

**Une voix:** Je voudrais en savoir plus à ce sujet, monsieur le président.

**Le président:** Poursuivez.

**Mme Pigott:** Nous croyons fermement que ce site exige beaucoup de soin et d'aménagement. Nous pensons que le secteur tout entier, et nous sommes . . . Monsieur le président, je voudrais avoir une chance de parler aux députés.

**Le président:** Vous l'avez.

**Mme Pigott:** C'est très intéressant, monsieur Reid. Ce terrain a constitué un site paisible dans la région. Il n'a pas vu une circulation intense d'automobiles ni de bus. Avec l'ouverture du musée . . . ce musée va créer beaucoup d'intérêt. C'est l'un des plus jolis coins que nous allons avoir dans toute la capitale. Il est tout à fait charmant. À présent, avec l'ouverture de cette promenade, et par la suite dans deux ou trois ans grâce à son prolongement jusqu'au chemin Montréal, ce sera une artère très animée.



[Text]

• 1110

We know there will be many school buses, many tour buses. Interesting enough to hear that there are 10 buses a day arriving here at Parliament Hill, and we are delighted, because this means Canadians are coming to their capital. Whether the embassies are there or not we believe that we are going to spend time and attention developing this whole area.

The density in this area has become very great—Orleans, Cumberland. A lot of people want to get to the waterfront, want parkland, want places to be, and so we are absolutely delighted with what we are planning for that area.

**Mr. Reid:** Mr. Chairman, Mrs. Pigott, considering this is the capital of the country and this is the National Capital Commission, do you not think it is time now for the establishment of a general area for embassy locations. Recognizing the effect that the increased security concerns of an embassy would have on an ordinary residential neighbourhood, should not a separate piece of land be designated for embassy use and developed for that type of land use?

**Mrs Pigott:** Well, there is quite a debate on that subject. Some capitals have done this. Some capitals feel it is a ghetto in a way; that when a foreign country comes to a country they like to mingle, to be part of the national life. If you had told me five years ago what some of the security problems would be in the world today, I would not have believed you. But, you know, perhaps this is an answer.

We would then have to take them quite a long distance outside the city. Now, that is a possibility. I certainly would be willing to look at it. We might have to move to that. I do not feel at the moment it is necessary. There are some lovely sites in the west end for Some of these other embassies who want, say, two to three acres, . Perhaps we should have some sites on Lebreton Flats. You never know. It is all part of the development.

You see, one of the things we have to recognize is that Canada is a country where other countries want to be represented. Since 1965, how many have we . . . ?

**Mr. Schouten:** Well, we did a survey, if I may, which showed that between 1968 and 1982 we got 32 new embassies in the area, and since then it has continued to grow. It has now stabilized somewhat, but it is not only new ones moving here; it is also an upgrading or change or relocation of those that are already here that have changing needs, and there are others—in the case of the Americans in particular—the federal government wants to relocate and has to negotiate the relocation.

**Mr. Reid:** My last question, Mr. Chairman. Of all those orange dots on the map, what proportion of them would

[Translation]

Nous savons qu'il y aura de nombreux autobus d'écoliers et de touristes. Il est intéressant d'apprendre que dix autobus arrivent quotidiennement sur la colline du Parlement. Cela nous comble d'aise car cela signifie que les Canadiens viennent dans leur capitale. Que les ambassades soient là ou non, nous avons l'intention de consacrer beaucoup de temps et d'attention à l'aménagement du secteur tout entier.

La densité de population est très élevée dans ce secteur—Orléans, Cumberland. Beaucoup de gens veulent s'approcher du bord de l'eau, désirent des parcs et des endroits à fréquenter. Nous sommes absolument ravis de ce que nous planifions pour cette région.

**M. Reid:** Monsieur le président, Madame Pigott, étant donné que cette ville est la capitale du pays et que ceci est la Commission de la Capitale nationale, ne pensez-vous pas qu'il soit temps d'établir un secteur regroupant les ambassades. Si l'on tient compte de l'effet que les préoccupations d'une ambassade concernant sa sécurité pourrait avoir sur un quartier résidentiel ordinaire, ne devrait-on pas réserver un terrain à l'usage des ambassades et l'aménager en fonction de ce genre d'utilisations?

**Mme Pigott:** Eh bien, tout un débat est déjà amorcé à ce sujet. Certaines capitales l'ont fait. Quelques-unes considèrent que c'est former une sorte de ghetto, que lorsqu'un pays étranger s'établit dans un autre pays il aime s'intégrer, faire partie de la vie nationale. Si vous m'aviez dit il y a cinq ans ce que seraient certains problèmes de sécurité aujourd'hui dans le monde, je ne vous aurais pas cru. Mais, savez-vous, c'est peut-être une solution.

Nous devrions alors les emmener assez loin de la ville. En effet, c'est une possibilité. Je suis certainement prête à l'envisager. Peut-être serons-nous obligés d'adopter cette orientation. Je ne pense pas que ce soit nécessaire pour le moment. Il y a quelques jolis terrains dans la partie ouest pour quelques-unes de ces autres ambassades qui demanderaient, disons, deux ou trois acres. Peut-être devrions-nous disposer de certains emplacements sur les plaines Lebreton. On ne sait jamais. Tout cela fait partie de l'aménagement.

Vous voyez, nous devons reconnaître, entre autres choses, que le Canada est un pays où les autres pays veulent être représentés. Depuis 1965, combien en avons-nous . . . ?

**M. Schouten:** Eh bien, si je puis me permettre, nous avons établi un relevé qui montre qu'entre 1968 et 1982, nous avons reçu 32 nouvelles ambassades dans la région et, depuis lors, ce nombre a continué d'augmenter. Il s'est à présent stabilisé quelque peu mais il ne s'agit pas seulement de l'établissement ici de nouvelles ambassades; il faut considérer également les améliorations ou le déménagement de celles qui sont déjà installées et dont les besoins se sont transformés, et il y a les autres—dans le cas des Américains en particulier—que le gouvernement fédéral veut reloger et avec qui il doit négocier à ce sujet.

**M. Reid:** Ma dernière question, monsieur le président. De tous ces points orange sur la carte, quelle est la proportion qui

[Texte]

represent residences of ambassadors as opposed to chanceries and embassies.

**Mr. Schouten:** All the orange dots on the map are residences, sir. The yellow dots are chanceries. If you look at the map, which we do not have here, of the Ottawa area, you would see that 27% of chanceries, the office component, are located in Sandy Hill. Some are located in the Glebe; some are located along Queen Elizabeth Drive; some are located along Island Park Drive; and some are located in the downtown area. But the tradition of chanceries being next door to residences is well established in this area.

**Mr. Reid:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Reid.

Mr. Turner.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman--

**The Chairman:** Oh, sorry, I did not see your hand, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Oh, I have been waving at you.

**The Chairman:** Well, I am very glad to see you, and you have the floor.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, while I was listening to all this, it crossed my mind, that if there was only some way the new American embassy could go up beside the Russian one then they could sit and watch each other, and it would save a lot of security problems, you know.

• 1115

**An hon. member:** Direct phone line.

**Mr. Benjamin:** It is just too bad they are not right side by side. It would save a lot of trouble.

From questioning by Mr. Reid, I take it if Rockcliffe municipality were to make an exemption in their zoning by-law to allow the Americans to put their embassy up beside or close to the ambassador's residence, the problem would be solved for you and for everybody. It looks like all trees, according to the map. There is very little residential immediately close to the U.S. ambassador's residence. If that were to happen, would that resolve the problem as far as the NCC is concerned?

**Mr. Schouten:** We felt we should include that possibility in our assessment of the original 16 sites, and we did, despite a total lack of enthusiasm on the part of our contacts at the U.S. embassy. We assessed it on the basis of the 12 criteria. I hope when the report is made public to yourselves and others you may want to look at what we have to say about the residence in terms of its specific technical implications, apart from the zoning.

**Mr. Benjamin:** That seems like the second-best choice to my first suggestion.

[Traduction]

représente les résidences des ambassadeurs par opposition aux chancelleries et aux ambassades.

**M. Schouten:** Tous les points orange sur la carte représentent les résidences, Monsieur. Les points jaunes sont des chancelleries. Si vous regardez la carte—que nous n'avons pas ici—de la région d'Ottawa, vous verrez que 27 p. 100 des chancelleries, c'est-à-dire leurs bureaux, sont situés à Sandy Hill. Certaines sont dans le Glebe; d'autres le long de la promenade Reine Elizabeth; d'autres encore sur la promenade Island Park et d'autres enfin dans le centre de la ville. Mais la tradition qui veut que les cours des chancelleries soient à côté des résidences est assez bien bien établie dans cette région.

**M. Reid:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Reid.

Monsieur Turner.

**M. Benjamin:** Monsieur le président . . .

**Le président:** Oh, pardon, je n'avais pas vu votre main, monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Oh, je vous faisais de grands signes.

**Le président:** Eh bien, je suis très content de vous voir et vous avez la parole.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, pendant que j'écoutais tous ces propos, il m'est venu à l'esprit que s'il y avait un moyen de placer la nouvelle ambassade américaine à côté de l'ambassade russe, elles pourraient se surveiller mutuellement ce qui nous déchargerait, n'est-ce pas, d'un grand nombre de problèmes de sécurité.

**Une voix:** Une ligne téléphonique directe.

**M. Benjamin:** C'est vraiment dommage qu'elles ne soient pas côte à côte. Cela éviterait bien des ennuis.

Des questions posées par M. Reid, je déduis que, si la municipalité de Rockcliffe faisait une exemption dans son règlement de zonage pour permettre aux Américains d'installer leur ambassade à côté ou près de la résidence de l'ambassadeur, le problème serait résolu pour vous et pour tout le monde. D'après la carte, il n'y a que des arbres. On trouve très peu d'endroits résidentiels à proximité de la résidence de l'ambassadeur des États-Unis. Si cela devait arriver, le problème serait-il résolu en ce qui concerne la CCN?

**M. Schouten:** Nous pensions que nous devrions inclure cette possibilité dans notre évaluation des 16 sites originaux et nous l'avons fait malgré un manque total d'enthousiasme de la part de nos contacts à l'ambassade des États-Unis. Nous en avons fait l'évaluation sur la base des 12 critères. J'espère que, lorsque le rapport sera rendu public pour vous et pour les autres, vous serez intéressés par ce que nous avons à dire de la résidence en ce qui concerne ses implications techniques spécifiques, le zonage mis à part.

**M. Benjamin:** Cela semble être le meilleur choix après ma première suggestion.



[Text]

I take it, then, from your long-range plan that Rockcliffe Airport, or at least the runway, is going to be shortened, some taken off the west end of it, and it is going to be extended eastward. It would appear from your map you are taking over some of the land presently held by the Rockcliffe Airport under, I take it, the jurisdiction of DND.

**Mr. Schouten:** That is correct.

**Mrs. Pigott:** That is right.

**Mr. Benjamin:** So the Rockcliffe Airport and environs will be smaller once your plan is in place.

**Mrs. Pigott:** When the decision was taken to put the new . . . Remember, the aeronautical museum was in three hangars, and still is, along the south part of that map. When the decision was taken to put the museum there and then to leave enough space if and when we wanted to put in an addition to the aeronautical museum, there had to be a fair bit of space. We wanted very much to have the flying club.

By the way, we talk about that east-west runway, but there is also a grass runway that is being left in front of it.

But the other thing that was very serious was this whole question of the bridges. When this study gets under way, there are four bridge sites that would possibly be used, crossing the Ottawa River, in the next 25 to 50 years. As you know, the approaches to bridges are very hard to find when you want to build a bridge. So we want to be certain a very wide corridor is left there.

Then we were concerned too about the needs of the RCMP. They stable about 80 horses there. That is where the Musical Ride practices take place. So we have allowed in that green space for additional grazing land for the horses.

**Mr. Benjamin:** That should be returned to Regina, by the way.

**The Chairman:** About bridges, I saw Mrs. Pigott in Vancouver at Expo. It was at Stanley Park. There was a bridge there, and they are still talking about another crossing.

There are three crossings over the river now. Do you really have any information we do not have that there is going to be another one while you and I are alive?

**Mrs. Pigott:** I would suggest, sir, that I take you out and you meet a very famous woman politician in this area called Constance Provost, and we take you out to the city of Aylmer and talk to her. You might also talk to some people in Gloucester too who would like to have this connection. Bridges . . . let me tell you, there are pros and cons on both sides.

**The Chairman:** There sure are.

**Mrs. Pigott:** But we are the fourth-largest metropolitan area in the country. We believe we are going to continue to grow. You then at least in your planning documents . . . these plans here, Mr. Chairman, are for the next 30 years. So you at least

[Translation]

Je déduis donc, d'après votre plan à long terme que l'aéroport de Rockcliffe, ou au moins la piste d'envol, sera raccourci, retranchant une partie à l'extrémité ouest, et sera allongé à l'est. Il semble, d'après votre carte, que vous preniez une partie du terrain actuellement détenu par l'aéroport de Rockcliffe qui est, je pense, sous la juridiction du MDN.

**M. Schouten:** C'est exact.

**Mme Pigott:** C'est juste.

**M. Benjamin:** Ainsi, l'aéroport de Rockcliffe et les environs seront réduits quand votre plan prendra effet.

**Mme Pigott:** Lorsque la décision a été prise d'installer le nouveau . . . Rappelez-vous, le musée aéronautique occupait trois hangars, et c'est toujours le cas, le long de la partie sud de la carte. Quand la décision fut prise de placer le musée de façon à laisser assez d'espace si nous voulions l'agrandir, il fallait que cet espace soit suffisant. Nous tenions beaucoup à l'aéro-club.

Pendant que j'y pense, nous parlons de la piste d'envol est-ouest, mais il y a aussi une piste d'herbe devant qui doit y rester.

Mais une autre chose très sérieuse était toute cette question des ponts. Quand cette étude sera en cours, on verra qu'il existe quatre emplacements pour des ponts sur la rivière des Outaouais qui pourraient servir au cours des 25 à 50 prochaines années. Comme vous le savez, les approches des ponts sont très difficiles à trouver lorsqu'on décide de construire un pont. Nous voulons donc assurer qu'un très large corridor est laissé à cet endroit.

Ensuite, nous étions également préoccupés par les besoins de la GRC qui dispose d'une écurie d'environ 80 chevaux à cet endroit. C'est là que les cavaliers s'entraînent pour le carroussel musical. Nous avons donc concédé cet espace vert pour qu'il serve de pâturage supplémentaire aux chevaux.

**M. Benjamin:** Pendant que j'y pense, cela devrait être retourné à Regina.

**Le président:** À propos des ponts, j'ai vu M<sup>me</sup> Pigott à l'Expo de Vancouver. C'était au parc Stanley. Il y avait là un pont et ils parlent encore d'un autre.

Il y a trois ponts sur la rivière maintenant. Avez-vous réellement des renseignements dont nous ne disposons pas voulant qu'un autre sera construit pendant que vous et moi sommes encore en vie?

**Mme Pigott:** Monsieur, j'aimerais vous emmener voir une politicienne très connue dans cette région. Elle s'appelle Constance Provost et nous pourrions aller lui parler ensemble à Aylmer. Vous pourriez également parler à certaines personnes de Gloucester qui voudraient bénéficier de ce moyen. Les ponts . . . que je vous le dise, il y a du pour et du contre des deux côtés.

**Le président:** C'est certain.

**Mme Pigott:** Mais nous sommes la quatrième région métropolitaine du pays. Nous pensions que nous allions continuer à croître. Ce qu'on fait alors, du moins sur papier . . . ces plans-ci, monsieur le président, sont pour les 30 prochaines

[Texte]

have to plan where the land should be for approaches. That is why it is in here.

• 1120

**Mr. Benjamin:** May we turn to Rockcliffe Airport. General aviation—that means light aircraft and executive jet—is it envisaged that if this procedure were put in place there will be a substantial reduction, or an increase, in general aviation traffic?

**Mr. Schouten:** I am sure the gentleman from the flying club may have something to say about this. Our understanding is that the situation is relatively stable. We think it will be a while before any changes to the runway will take place, partly because there is no immediate pressure to build a bridge, but we are trying to account for that in our planning. But no, in our plans we are assuming we can at least maintain the status quo and allow for expansion if necessary.

**Mr. Benjamin:** Who the heck controls that airport—DND, DOT, the flying club, the NCC? Who runs it? Who operates it?

**Mr. Schouten:** That is a very good question sir, if I may say. It is a bit of a dilemma at the present time. If certain land transfers proceed, it is a question of who will be the owner of the site involving the aviation museum and the runway; who will maintain it; who will pay for it; who will have the Rockcliffe Flying Club as a tenant; and how we will implement any financial recoveries. I think that matter is still to be resolved.

**Mr. Benjamin:** I see. So there are three or four departments and agencies involved and it is a mixed bag and it is a boar's nest.

**Mr. Schouten:** I am afraid so.

**Mr. Benjamin:** If Rockcliffe municipality were to decide to amend their by-law to allow an exemption for the location of the chancery beside or near the ambassador's residence, who has the final say as to where it is going to go? If Rockcliffe were to do that, can the NCC or the Department of External Affairs say to the Americans, sorry, but that is where you are going to have to build; or do the Americans have the final say?

**Mr. Schouten:** The simple answer to that, sir, is the Americans own two acres of land opposite the Peace Tower. That is American territory, and they can do whatever they like. The NCC is in no position to dictate where the Americans should go. What it can do is try to find a site that is perhaps the equivalent, if not identical, in terms of convenience, functional efficiency, attractiveness, prestige; and that is what we have been involved in since 1969. We are competing with a very convenient, attractive site opposite the Centre Block.

**Mr. Benjamin:** In that case you would also have to have the City of Ottawa amend its zoning by-laws that say no embassies on Wellington Street.

[Traduction]

années. Ainsi, le moindre qu'on puisse faire est de prévoir le terrain nécessaire aux approches. C'est pourquoi c'est ici.

**M. Benjamin:** Pouvons-nous parler de l'aéroport de Rockcliffe. En ce qui concerne l'aviation générale—cela comprend les avions légers et les réactés à l'usage des cadres—envisage-t-on que si ces procédures étaient instaurées, il y aurait une réduction importante, ou une augmentation, de l'ensemble du trafic aérien?

**M. Schouten:** Je suis certain que le gentleman de l'aéro-club peut avoir quelque chose à dire à ce sujet. Nous pensons que la situation est relativement stable. Nous croyons qu'il faudra du temps avant que des changements quelconques soient apportés à la piste d'envol, en partie parce qu'il n'y a pas de pression immédiate pour qu'un pont soit construit, mais nous essayons d'en tenir compte dans notre planification. Mais non, nous prévoyons dans nos plans que nous pouvons au moins maintenir le statu quo et permettre une expansion si c'est nécessaire.

**M. Benjamin:** Diable! Qui contrôle cet aéroport—la Défense nationale, Transports Canada, l'aéro-club, la CCN qui le dirige? Qui l'exploite?

**M. Schouten:** C'est une très bonne question, monsieur, si je puis dire. Il s'agit quelque peu d'un dilemme pour le moment. Si un transfert de terrain survient, la question se posera de savoir qui sera propriétaire du site comprenant le Musée de l'aviation et la piste d'envol. Qui l'entretiendra? Qui en assumera les frais? À qui le Rockcliffe Flying Club versera-t-il son loyer? Comment en assurerons-nous la reprise financière? Je crois que cette question est encore à résoudre.

**M. Benjamin:** Je vois. Il y a donc trois ou quatre ministères et organismes impliqués et c'est un embrouillamini, un véritable chenil.

**M. Schouten:** Je le crains.

**M. Benjamin:** Si la municipalité de Rockcliffe décidait de modifier ses statuts et d'accorder ainsi une exemption pour établir la chancellerie à côté ou à proximité de la résidence de l'ambassadeur, qui peut finalement décider de l'endroit où elle sera située? Si Rodkliffe agissait ainsi, la CCN ou le ministère des Affaires extérieures pourraient-ils dire aux Américains: pardon, mais c'est à cet endroit que vous devrez construire; ou est-ce aux Américains que revient le dernier mot?

**M. Schouten:** La réponse simple à cela, monsieur, est que les Américains possèdent deux acres de terre en face de la tour de la Paix. C'est un territoire américain et ils peuvent y faire ce qu'ils veulent. La CCN n'est aucunement en position d'imposer aux Américains l'endroit où ils devraient aller. Ce qu'elle peut faire est d'essayer de trouver un endroit peut-être équivalent, sinon identique, pour les commodités, l'efficacité fonctionnelle, l'attrait et le prestige et c'est à ça que nous nous appliquons depuis 1969. Nous sommes en concurrence avec un site très pratique et très attrayant situé en face du bloc central.

**M. Benjamin:** Dans ce cas, il faudrait également que la ville d'Ottawa amende son règlement de zonage qui interdit la présence de toute ambassade sur la rue Wellington.



[Text]

**Mr. Schouten:** It would not apply to a foreign government.

**An hon. member:** Nor to the federal government either.

**Mrs. Pigott:** You realize it has been difficult. It is not an easy thing to find an answer to.

**Mr. Benjamin:** One little problem I have with the English language. One word has been used in film and in the early part of your presentation. When I hear it, it sounds like something you should see your doctor about. What is a node?

**Mrs. Pigott:** Mr. Chairman and Mr. Benjamin, I asked the same question. Allow me to tell you that it is very interesting coming into the planning and urban planning vocabulary. May I ask you very quickly if you know what a vertical water element is?

**Mr. Benjamin:** A waterfall.

**Mrs. Pigott:** No, it is a fountain.

A node is—come and help me.

**Mr. Schouten:** I was going to ask Mr. Angus.

**The Chairman:** Do you really want an answer? I think you sort of stumbled on it.

**Mr. Benjamin:** Well, it is not a vertical water—it is not a waterfall, anyway.

**The Chairman:** Is that it, Mr. Benjamin?

**Mr. Benjamin:** I suppose. This looks like a boar's nest to me.

**The Chairman:** Mr. Turner.

**Mr. Turner (Ottawa—Carleton):** Mr. Chairman, if I may comment in reference to Mrs. Pigott's description of the vegetation at Mile Circle, if the Israelis can grow vegetables in the desert, I am certain trees can grow on Mile Circle.

**Mrs. Pigott:** We would like it to.

• 1125

**Mr. Turner (Ottawa—Carleton):** I would like to clarify a comment made to Mr. Robichaud, just to set the record straight about the process that was involved here. I personally as the elected Member of Parliament for the area was consulted after the site had been chosen in January, not before. So I want just to set the record straight on that. There was consultation, yes, but after the site was selected.

I want to come back to the question of security briefly as it relates to the airport and the American Embassy in general. In 1921 when Point Pelee National Park was created they made a concession to the residents that they would allow them to continue duck hunting in the park on the condition that it was made a park. To this day that still happens. It is not much security for the ducks that nest there every spring. I am concerned that we are saying here that the future of the flying club is not immediately in jeopardy, that a deal has been made whereby we will let the flying club stay there and they will

[Translation]

**M. Schouten:** Cela ne s'appliquerait pas à un gouvernement étranger.

**Un député:** Pas plus qu'au gouvernement.

**Mme Pigott:** Vous réalisez combien cela a été difficile. Ce n'est pas une affaire simple à résoudre.

**M. Benjamin:** Il y a un petit problème que j'ai par rapport à la langue anglaise. Un mot a été utilisé dans le film et dans la première partie de la présentation. Quand je l'entends, il me fait penser à quelque chose qui nécessite une visite chez le médecin. Que veut dire le mot anglais *node*?

**Mme Pigott:** Monsieur le président et monsieur Benjamin, j'ai posé la même question. Permettez-moi de vous dire que c'est très intéressant de prendre connaissance du vocabulaire de la planification et de l'urbanisme. Puis-je vous demander très rapidement si vous savez ce que signifie *vertical water element*?

**M. Benjamin:** Une chute d'eau.

**Mme Pigott:** Non, c'est une fontaine.

Le mot *node* veut dire—aidez-moi . . .

**M. Schouten:** J'allais demander à M. Angus.

**Le président:** Voulez-vous réellement une réponse? Je crois que vous trébuchez quelque peu sur ce mot.

**M. Benjamin:** Eh bien, ce n'est pas un élément vertical—ce n'est pas en tout cas une chute d'eau . . .

**Le président:** Est-ce tout, monsieur Benjamin?

**M. Benjamin:** Je suppose. Ça m'a l'air d'un embrouillamini.

**Le président:** Monsieur Turner.

**M. Turner (Ottawa—Carleton):** Monsieur le président, si je puis commenter la description qu'a faite M<sup>me</sup> Pigott de la végétation de Mile Circle, je dirai que si les Israéliens parviennent à faire pousser des légumes dans le désert, je suis certain que des arbres peuvent croître à Mile Circle.

**Mme Pigott:** Nous le souhaiterions.

**M. Turner (Ottawa—Carleton):** Je voudrais clarifier un commentaire fait à M. Robichaud, juste pour mettre les choses au clair au sujet du processus en question. À titre de député pour la région, j'ai été consulté personnellement après que le choix de l'emplacement ait été fait en janvier, pas avant. Je veux donc juste rectifier les choses à ce sujet. Il y a eu consultation, oui, mais après le choix du site.

Je veux revenir brièvement sur la question de la sécurité en ce qui concerne l'aéroport et l'ambassade américaine en général. En 1921, quand le parc national de la Pointe Pelée a été créé, on a fait une concession aux résidents leur permettant de continuer à chasser le canard dans le parc à condition qu'on en fasse un parc. Cette mesure est toujours en vigueur aujourd'hui. Cela n'offre pas beaucoup de sécurité aux canards qui couvent dans ce parc chaque printemps. Je suis préoccupé par ce que nous disons ici, que l'avenir de l'aéro-club n'est pas immédiatement menacé, qu'un accord a été pris permettant au

## [Texte]

keep flying, but that could change just like Point Pelee could change. Parks Canada may say tomorrow: No more duck hunting. In two or three or four years from now, should there be embassies located here, the pressure could be for no more flying. From a security point of view, I think that concern will grow, not only for those in the embassies themselves but for the residents of Manor Park and Rockcliffe Park.

I would like to know if you have a sense as to whether or not you think that is going eventually to happen that way.

**Mrs. Pigott:** I would like both of us to speak.

You speak to it and then I will, if you do not mind.

**Mr. Schouten:** It is a point we have been concerned with from the start. This point came up in the fall of 1985 in our discussions with the RCMP, with the Americans and others. We have come back to it time and time again. We have gone as far as to put things in writing. We received written answers to some of our questions to the effect that the security question is not one that would, in the view of the people we have consulted with, lead to restrictions on the use of the runway as a non-commercial airport.

We are assuming that Rockcliffe Airport, as it is, will never become a commercial airport. There are people other than us who can speak more competently and knowledgeably about these matters, but I think we have gone as far as we could and received that kind of confirmation. I do not know what else we can add.

**Mr. Turner (Ottawa—Carleton):** That is not to say that those planes might not be shot down some day by an administrative decision.

**Mrs. Pigott:** The only thing I would like to say on this is that in our planning with the National Museums Corporation about that museum and the design of that museum a great deal was taken into consideration to... again, the vernacular word is a "living" museum, one where there would be the flying club. As you know, the air base and Uplands do not like to have the smaller flying clubs there. They want them to go to Carp, that kind of thing. We would really love to have them there. We are doing everything in our capacity to ensure that they do stay there. We think the fly-ins and some of those kinds of tourist visitations are exactly what we want here in the capital, and I will do everything in my power while I am in this position to encourage that we do not have that kind of bureaucratic decision.

We have had no... the RCMP do not, and they are right beside it. So I do not really think that unless... Well, I cannot say, but I really tell you we would like to keep the flying club there.

**Mr. Turner (Ottawa—Carleton):** Right. Thanks.

My colleague Mr. Taylor was talking about terms of reference for this particular study, and I have a copy of it here: the terms of reference in the study *Proposal for the Mile*

## [Traduction]

club de demeurer en place et qu'ils continueront de voler, mais cela pourrait changer tout comme Pointe Pelée pourrait changer. Parcs Canada peut décréter demain: plus de chasse aux canards. Dans deux ou trois ou quatre ans, si des ambassades sont logées ici, il pourrait y avoir de la pression pour faire cesser les vols. Du point de vue de la sécurité, je crois que cette préoccupation grandira, non seulement pour les occupants des ambassades elles-mêmes mais également pour les résidents du Manor Park et de Rockcliffe Park.

J'aimerais savoir si vous pensez que les choses pourraient éventuellement se dérouler de cette façon.

**Mme Pigott:** Je voudrais que nous prenions tous les deux la parole.

Prenez-la et je parlerai ensuite, si cela ne vous fait rien.

**M. Schouter:** C'est un point qui nous a préoccupés dès le début. Cette question s'est présentée durant l'automne 1985 dans nos discussions avec la GRC, avec les Américains et avec d'autres. Nous en avons reparlé à plusieurs reprises. Nous avons même mis les choses sur papier. Nous avons reçu des réponses écrites à quelques-unes de nos questions à l'effet que le problème de la sécurité n'en est pas un qui, selon les gens que nous avons consultés, conduirait à restreindre l'usage de la piste d'envol comme aéroport non commercial.

Nous prenons pour acquis que l'aéroport de Rockcliffe, tel qu'il est, ne deviendra jamais un aéroport commercial. D'autres que nous peuvent parler de ces questions avec plus de compétence et de connaissances, mais je crois que nous sommes allés aussi loin que nous avons pu et nous avons reçu la confirmation que voilà. Je ne sais pas ce que nous pourrions y ajouter.

**M. Turner (Ottawa—Carleton):** Cela ne veut pas dire que ces avions ne puissent être immobilisés un jour par une décision administrative.

**Mme Pigott:** La seule chose que je voudrais dire à ce sujet est que dans notre planification avec la Corporation des musées nationaux au sujet du musée et de sa conception, on a tenu compte d'un grand nombre d'éléments pour que... j'y reviens, en jargon c'est un musée «vivant», un musée qui comprendrait l'aéro-club. Comme vous le savez, la base aérienne et Uplands n'aiment pas voir les plus petits aéro-clubs à cet endroit. Ils voudraient qu'ils aillent à Carp, ou quelque chose comme ça. Nous, on aimerait beaucoup les avoir là. Nous faisons tout ce que nous pouvons pour assurer qu'ils y restent. Nous croyons que ces vols et ces visites de touristes sont exactement ce qu'il vous faut dans la capitale et je ferai tout ce qui est en mon pouvoir, pendant que j'en ai la possibilité, pour éviter ce genre de décision bureaucratique.

Nous n'avons pas eu... la GRC non plus, et ils sont juste à côté. Ainsi, je ne pense pas vraiment qu'à moins que... Eh bien, je ne puis dire, mais je vous affirme que nous voudrions vraiment conserver l'aéro-club à cet endroit.

**M. Turner (Ottawa—Carleton):** C'est bon, merci.

Mon collègue, M. Taylor, parlait des attributions de cette étude particulière et j'en ai une copie ici: les attributions dans l'étude *Proposition pour le secteur de Mile Circle* tel que



[Text]

Circle Area as submitted by the Planning Branch of the National Capital Commission.

• 1130

On the first page, under "Purpose of the Study", it talks about the fact that—and I quote—"This concept should be acceptable to all parties concerned". I want to ask the chairman if she thinks this concept is acceptable to the residents of Manor Park, Rockcliffe Park, the 400 members of the flying club, and also the 4 duly elected persons who represent the area concerned.

**Mrs. Piggott:** We will take in—and I hope I have—all the concerns you have, Mr. Turner, and the other concerns of other people. We have also had letters and representations from people in Rockcliffe and in Manor Park who believe it probably would be a very good site for embassies.

**Mr. Turner (Ottawa—Carleton):** In the response to that study proposal, project planning submitted their own site development concept. I also have a copy of that, dated February 1986. Page 1 of that proposal talks about... the Mile Circle area is described in this way:

What now exists as a vacuum will become an integral part of Rockcliffe.  
I would like to ask the chairman if she thinks that area, in the eyes of the residents who live there, is considered a vacuum.

**Mrs. Piggott:** I have had people on the Rockcliffe city council talk to me about their concern about the Mile Circle area. I have had people who have discussed it with me who are horticulturists, botanists. They feel the area needs proper drainage so it could turn into a proper park. The conditions in the centre of the area... it is wet and damp, and it cannot be used in the growing times. There are people who come to me saying they would like to increase the bird population in that area and they would want to have the kind of trees that would increase the bird population.

This is the kind of thing I hope will come out of the study: what can we do to increase that area for the benefit not just of Manor Park and not just of Rockcliffe but for all of those people in Overbrook, those people in the Orleans area. There is a great need for those people to have more access to the waterfront. And this is exactly what we are planning.

**Mr. Turner (Ottawa—Carleton):** Just a last question here on this round. This has been a very, very controversial situation in our region for many months now. In fact, it has gone across the country and it has gone to the United States as well. I want to ask the chairman, after all is said and done on this whole issue, pro and con, if she really feels the Mile Circle is still the best site for any future embassies.

**Mrs. Piggott:** I believe, and I agree with the editorials we have received from *The Citizen*, *Le Droit*, and *The Gazette*, that the area belongs to the people of Canada, and we who are the stewards of it should find the highest and best use for the area, which includes park land, scenic driveways, access to the

[Translation]

soumise par la Direction de la planification de la Commission de la Capitale nationale.

À la première page, sous la rubrique «Objectif de l'étude», on peut lire et je cite: «Ce concept devrait être acceptable pour toutes les parties concernées». Je voudrais demander à la présidente si elle pense que ce concept est acceptable pour les résidents du parc Manor, du parc Rockcliffe, pour les 400 membres de l'aéro-club et également pour les quatre personnes dûment élues qui représentent la région concernée.

**Mme Piggott:** Nous tiendrons compte—et j'espère l'avoir fait—de toutes vos inquiétudes, monsieur Turner, ainsi que des préoccupations des autres personnes. Nous avons reçu des lettres et des représentations de gens de Rockcliffe et du parc Manor qui pensent que ce site conviendrait probablement fort bien à des ambassades.

**M. Turner (Ottawa—Carleton):** En réponse à cette proposition d'étude, la planification du projet a soumis son propre concept d'aménagement du site. J'en ai également une copie, datée de février 1986. On peut lire à la page 1 de la proposition... la zone de Mile Circle est décrite de la façon suivante:

Ce qui est actuellement un vide deviendra partie intégrante de Rockcliffe.  
Je voudrais demander à la présidente si elle pense qu'aux yeux des résidents, ces terrains sont des espaces vides.

**Mme Piggott:** Des gens du conseil municipal de Rockcliffe m'ont parlé de leurs préoccupations au sujet de la zone de Mile Circle. Des horticulteurs et des botanistes en ont discuté avec moi. Ils pensent que ces terrains ont besoin d'un drainage adéquat pour devenir un parc véritable. La situation dans le centre de la zone... il est humide et la terre ne peut servir de culture. Des gens viennent me dire qu'ils aimeraient augmenter la population des oiseaux et y voir des arbres capables de les attirer.

Voici le genre d'éléments qui, j'espère, se dégageront de l'étude: que pouvons-nous faire pour améliorer la région non seulement au bénéfice du parc Manor et de Rockcliffe, mais aussi de tous les gens d'Overbrook ou de la région d'Orléans. Ils ont grand besoin d'accéder plus aisément aux rives. Et c'est exactement ce que nous projetons.

**M. Turner (Ottawa—Carleton):** Une dernière question sur le sujet. Une situation très, très controversée prévaut dans notre région depuis plusieurs mois. On en a parlé à travers le pays et jusqu'aux États-Unis. Après tout ce qui a été dit sur toute cette question, pour ou contre, je voudrais demander à la présidente si elle pense réellement que le secteur de Mile Circle demeure le meilleur emplacement pour toute future ambassade.

**Mme Piggott:** Je crois, et j'approuve les éditoriaux dans ce sens que nous avons reçus des journaux *The Citizen*, *Le droit*, et *The Gazette*, que cette zone appartient à la population du Canada et nous, qui en sommes les intendants, devrions trouver pour lui l'usage le meilleur et le plus judicieux, ce qui inclut la création d'un parc, de promenades panoramiques

[Texte]

waterfront. If there are proper ways of doing it, perhaps there should be some institutional use for it.

Remember, this is a growing metropolitan area. We have not a great deal of leeway left. We cannot touch the green belt, the park, the waterfront.

Remember one thing, Mr. Turner. Our mandate is to make certain that this is an international capital as well as a capital. It is in our mandate to find places for our embassies—suitable places—because other countries have made very suitable places for us. And I take the mandate very seriously.

• 1135

**Mr. Turner (Ottawa—Carleton):** Mr. Chairman, just to follow briefly on a comment by Mrs. Pigott that it is a growing area, I think you are right; it is a growing area. Ottawa is growing tremendously. The NCC plays a major role in the growth of this region.

That to me makes it even more important to maintain this piece of parkland so that it can be used for future generations. You talk about down the road, putting on this 50-year hat that you speak of sometimes. Well, I too think of that, and I worked with Parks in Alberta and Newfoundland. The wisdom of the decision-makers in Vancouver to maintain Stanley Park is to be congratulated. As this area grows, there will be more and more pressure to use our parklands for other purposes. I say we stop now and we do not touch that piece of land at all.

**Some hon. members:** Hear, hear!

**Mrs. Pigott:** I think I agree with you that we do have to look at the land for the next 50 years. We are of the opinion, and this is aside from the American embassy, that the 52 acres of the Mile Circle in our inventory is not considered wholly parkland. That is the debate. It is open meadow that has been used over a period of time for everything from a racetrack, motorcycle track. It has had commercial buildings on it and so I think at this stage that, in fairness, Mr. Turner, you must recognize that it is in our inventory as a piece of land that needs planning. We are about to plan it.

**Mr. Taylor:** Yes. You have a long-term plan for the whole area under your jurisdiction; is that right?

**Mrs. Pigott:** Federal lands, all federal lands.

**Mr. Taylor:** Yes, but it is under your jurisdiction. When was that long-term plan made?

**Mrs. Pigott:** Can I just give you just a bit of history about the commission.

[Traduction]

ainsi que la possibilité d'accéder au berges. Si la chose est réalisable, on pourrait peut-être envisager une utilisation sociale.

Rappelez-vous que nous avons ici une région métropolitaine en expansion. Il ne nous reste plus beaucoup de jeu. Nous ne pouvons toucher à la ceinture de verdure, au parc et aux rives.

Souvenez-vous d'une chose, monsieur Turner. Notre mandat consiste à nous assurer que cette ville soit à la fois la capitale du pays et une capitale internationale. Trouver des endroits pour nos ambassades—des endroits convenables—fait partie de notre mandat car d'autres pays nous en ont trouvé d'excellents. Et je prends ce mandat très au sérieux.

**M. Turner (Ottawa—Carleton):** Monsieur le président, pour faire suite brièvement au commentaire de M<sup>me</sup> Pigott à propos de cette région en expansion, je crois que vous avez raison; c'est effectivement le cas. Ottawa est en pleine expansion. La CCN joue un rôle des plus importants dans la croissance de cette région.

Pour moi, cela ne fait que confirmer davantage l'importance de préserver ce site afin qu'il profite aux générations futures. Vous parlez de perspectives et d'avenir en coiffant ce chapeau quinquagénaire dont vous parlez parfois. Eh bien, moi aussi, j'y pense, et j'ai travaillé avec les parcs en Alberta et à Terre-Neuve. La sagesse des gens qui ont décidé à Vancouver de conserver le parc Stanley doit être félicitée. Au fur et à mesure que cette région se développera, la pression ne fera qu'augmenter pour que les terrains de nos parcs servent à d'autres fins. Je dis que nous devons nous arrêter maintenant et ne pas toucher du tout à ce coin de terre.

**Quelques voix:** Bravo! Bravo!

**Mme Pigott:** Je crois être d'accord avec vous, que nous considérons les terres d'ici 50 ans. Nous pensons—mise à part l'ambassade américaine—que les 52 acres du Mile Circle figurant à notre inventaire ne peuvent être entièrement considérés comme véritables terres de parc. C'est l'essence du débat. Il s'agit d'un pré ouvert qui au cours d'une certaine période a été utilisé à toutes sortes de fins comme piste de course, de courses de motocyclettes. Des édifices commerciaux y ont déjà été construits et je pense donc qu'à ce stade et en toute honnêteté, monsieur Turner, vous devez reconnaître que ce secteur figure dans notre inventaire à titre de terrain qui exige un aménagement. Et c'est ce que nous sommes sur le point de faire.

**M. Taylor:** Oui, vous avez un plan à long terme pour tout le secteur qui est sous votre juridiction, n'est-ce pas?

**Mme Pigott:** Les terres fédérales, toutes les terres fédérales.

**M. Taylor:** Oui, mais il est sous votre juridiction. Quand a été préparé ce plan à long terme?

**Mme Pigott:** Permettez-moi de vous faire un historique très bref de la commission.



[Text]

It was in the early 1890s that Sir Wilfred Laurier formed the first Improvement Commission and we are one of the oldest Crown corporations in the country.

It was in 1939 that Mackenzie King, recognizing—I presume it is because he had travelled widely in the world—that while we were a capital of a growing country, we were not very beautiful. He brought in a most amazing man by the name of Jacques Greber to this country from France. He was billed as a landscape gardener, but in my book he was a great urban planner.

It was he who laid out the basic principles that we have been following, which is that riverbanks would belong to the nation; that the greenbelt, it is a very large part—it is in these maps here—to the south of the city would be the lungs for the capital. The Gatineau Park, 88,000 acres which reaches right on into the heart of Hull would again be a national preserve.

It was he who felt that there should be driveways as approaches to the shrine, and it was he who used the word “a green capital”. Greber’s plan, at this point, is almost in place. This document talks about how we, in our new plan should be detailing the capital. So some of the basic planning principles come from Jacques Graibert and that was enshrined in new legislation in 1958 in Parliament.

**The Chairman:** What did he say about the Mile Circle?

**Mrs. Pigott:** It was open land.

**The Chairman:** Open land.

**Mr. Pigott:** Pardon.

**The Chairman:** Is that what is says, “open land”? What does open land mean?

**Mrs. Pigott:** Well, it does not have a plan for it for one thing—

**Mr. Schouten:** It was proposed, if I may, as a track. It is actually shown in the Greber plan as an oval or a track for horseback riding and other purposes.

**Mr. Taylor:** This 52 acres that you are talking about, is it used now as a park?

• 1140

**Mr. Schouten:** It is used by the residents of the area and other people from time to time for a variety of things, ranging from flying kites to walking the dog. It is not heavily used, and whatever wind-shield surveys—if you can call it that—we have done show that the potential of the area for park use is much greater than the present use.

**Mr. Taylor:** Are there paths for people to walk on?

**Mrs. Pigott:** Along the waterfront.

**Mr. Schouten:** Yes, there is parking near by, and there is a path along the river that would remain in any planning or would be enlarged and improved.

**Mr. Taylor:** Are there any benches through the area so people can sit down?

[Translation]

C’est au début des années 1890 que Sir Wilfrid Laurier a formé la première commission de perfectionnement et nous sommes l’une des plus anciennes sociétés de la Couronne dans le pays.

C’est en 1939 que Mackenzie King a reconnu—je présume que c’est parce qu’il avait beaucoup voyagé dans le monde—que tout en étant la capitale d’un pays en pleine expansion, Ottawa n’était pas une très belle ville. Il fit venir de France un homme assez extraordinaire du nom de Jacques Greber. Il fut engagé en tant qu’architecte paysagiste, mais à mon avis ce fut un grand urbaniste.

C’est lui qui a établi les principes de base que nous avons suivis et qui veulent que les rives appartiennent à la nation, que la ceinture de verdure—une partie très vaste au sud de la ville—on la voit sur ces cartes—soit les poumons de la capitale, avec ses 88,000 acres, qui s’étend jusqu’au coeur de Hull, soit une réserve nationale.

C’est lui qui a pressenti l’utilité des promenades comme voie d’approche aux hauts lieux de la Capitale et c’est lui qui utilisa l’expression «capitale verte». À ce moment, le plan de Greber est presque réalisé. Ce document explique comment, dans notre nouveau plan, la capitale devrait être détaillée. Ainsi, certains principes de base viennent de Jacques Greber et ils sont entrés dans la nouvelle législation en 1958 au Parlement.

**Le président:** Qu’a-t-il dit au sujet du Mile Circle?

**Mme Pigott:** Que c’était un terrain ouvert.

**Le président:** Terrain ouvert.

**Mme Pigott:** Pardon?

**Le président:** Est-ce bien ce qu’il a dit, «terrain ouvert»? Qu’est-ce que cela signifie?

**Mme Pigott:** Eh bien, qu’il n’y a pas de plan prévu pour lui, entre autres...

**M. Schouten:** Je puis vous dire, si vous permettez, qu’il a été proposé comme piste. Le plan Greber montre une piste pour l’équitation et autres usages.

**M. Taylor:** Ces 52 acres dont vous parlez, sont-ils actuellement utilisés comme parc?

**M. Schouten:** Les résidents du secteur et d’autres personnes s’en servent de temps à autre pour différentes raisons, notamment pour tirer des cerfs-volants ou promener leur chien. Il n’est pas très achalandé et, d’après les sondages que nous avons faits, son potentiel comme parc est toujours plus grand que l’utilisation qu’on en fait présentement.

**M. Taylor:** Y a-t-il des sentiers pédestres?

**Mme Pigott:** Le long de la rivière.

**M. Schouten:** Oui, il y a un stationnement tout près, et il y a un sentier le long de la rivière que l’on pourrait conserver tel quel ou agrandir.

**M. Taylor:** Y a-t-il des bancs où les gens peuvent s’asseoir?

## [Texte]

**Mr. Schouten:** Not to my knowledge.

**Mrs. Pigott:** On the waterfront, there are.

**The Chairman:** There are no benches on the Mile Circle meadow, but there are benches along the walkway.

**Mr. Schouten:** That is right.

**Mrs. Pigott:** Thank you, Mr. Chairman.

**Mr. Taylor:** The point I am trying to get at is that I had a very dramatic experience in my riding, in the Banff—

**The Chairman:** What is your riding, Mr. Taylor? Do you have some parks in it?

**Mr. Taylor:** Banff is a national park. But five years ago the government decided to take the only part inside the town site of Banff and let someone build a motel there. Now, that has ruined the last green area in the Town of Banff. Sure, there are lots of trees everywhere else, but in the Town of Banff we destroyed that last part where we had benches, paths and so on.

Now, could this be comparable in that this is being used by people and they are going to be denied the green area some time in the future?

**Mrs. Pigott:** Rockcliffe Park has 81 acres. It belongs to the City of Ottawa, and we maintain it. There are 54 acres of the park, a very beautiful area called the Rockeries, on which we spend a very great deal of money, maintaining and making it very beautiful. It has ski trails and walking trails. There are also a 34-acre parcel, a 26-acre parcel and proposed 357 acres.

**Mr. Taylor:** I have one other question, Mr. Chairman. Why is the Municipality of Rockcliffe Park Village opposed?

**Mr. Schouten:** I cannot speak for the Municipality of Rockcliffe Park Village, I am afraid.

**The Chairman:** We might have them here later, perhaps.

**Mr. Taylor:** Okay.

**The Chairman:** Thank you. I have Mr. Robichaud.

**M. Robichaud:** Merci, monsieur le président.

Vous avez dit tout à l'heure que vous aviez étudié la possibilité d'établir une zone pour les ambassades à l'extérieur de la ville, à une assez grande distance de la ville. À combien de kilomètres de la ville cette zone serait-elle située?

**Mrs. Pigott:** The federal government owns land at the airport, in Mr. Turner's riding, and there are some federal lands at Kanata. The problem, sir, is that communities really do not want to have embassies. I have to say that. That is one of the toughest things we have to face at the commission. Suppose you put 10 or 20 in an area? I would wager a good bet with you, sir, that there would be a lot of reaction against it. It is a very tough decision.

**M. Schouten:** Le maire d'Aylmer, M<sup>me</sup> Provost, a suggéré qu'on étudie la possibilité d'installer plusieurs ambassades sur

## [Traduction]

**M. Schouten:** Pas que je sache.

**Mme Pigott:** Il y en a sur le bord de l'eau.

**Le président:** Il n'y a pas de bancs dans le pré du Cercle, mais il y en a le long du sentier.

**M. Schouten:** Vous avez raison.

**Mme Pigott:** Merci, monsieur le président.

**M. Taylor:** Ce à quoi je veux en venir, c'est la très mauvaise expérience que j'ai vécue dans ma circonscription, à Banff...

**Le président:** Vous représentez quelle circonscription, monsieur Taylor? Est-ce qu'on y trouve des parcs?

**M. Taylor:** Banff est un parc national. Mais, il y a cinq ans, le gouvernement a décidé de laisser construire un motel à l'endroit où était situé le seul parc de la ville de Banff. Maintenant, la ville de Banff n'a plus d'espace vert. Bien entendu, il y a beaucoup d'arbres partout ailleurs, mais, dans la ville de Banff, nous avons détruit le dernier endroit où il y avait des bancs, des sentiers et ainsi de suite.

Je ne sais pas si on peut établir une comparaison, mais les gens se servent de cet espace vert et, ils n'y auront plus accès dans un avenir plus ou moins rapproché.

**Mme Pigott:** Le parc de Rockcliffe couvre une superficie de 81 acres. Il appartient à la ville d'Ottawa, mais nous l'entretiens. Il y a un très beau secteur de 54 acres appelé les Rocailles qui nous coûte très cher à entretenir et à embellir. On y a aménagé des pistes de ski et des sentiers pédestres. Il y a également une parcelle de 34 acres et une autre de 26 acres. On se propose en outre d'ajouter 357 acres.

**M. Taylor:** Je voudrais poser une autre question, monsieur le président. Pourquoi la municipalité de Rockcliffe s'y oppose-t-elle?

**M. Schouten:** J'ai bien peur de ne pouvoir parler pour la municipalité de Rockcliffe.

**Le président:** On pourrait peut-être leur demander de venir témoigner devant le Comité à une date ultérieure.

**M. Taylor:** D'accord.

**Le président:** Merci. Monsieur Robichaud.

**Mr. Robichaud:** Thank you, Mr. Chairman.

You mentioned the possibility of establishing an embassy row outside the city limits, at a great distance from the city. How many kilometres from the city are we talking about?

**Mme Pigott:** Le gouvernement fédéral possède des terrains à l'aéroport, dans la circonscription de M. Turner, ainsi qu'à Kanata. Le problème, avouons-le, c'est qu'on ne veut rien savoir des ambassades. C'est ce qui rend la tâche de la Commission très difficile. Admettons qu'on en construise dix ou vingt dans un secteur. Je suis prête à parier avec vous qu'on soulèverait un tollé général. C'est une décision très difficile à prendre.

**Mr. Schouten:** The Mayor of Aylmer, Mrs. Provost, has suggested the possibility of building several embassies on land belonging to the Chaudière Golf Club along Aylmer Road.



[Text]

le terrain du Club de golf Chaudière, le long du Chemin d'Aylmer.

**Mrs. Pigott:** That is right.

**M. Schouten:** Il y déjà six résidences d'ambassades à cet endroit, et on est en train d'examiner le potentiel de ce site, qui est loin du centre-ville, qui est très agréable, très attrayant, mais qui est situé dans un secteur résidentiel. Pour plusieurs des ambassades, c'est trop loin du centre-ville. On cherche à atteindre un équilibre entre la distance, la sécurité, le paysage et l'accessibilité.

• 1145

Nous avons pensé entre autres aux sites suivants pour l'ambassade des Etats-Unis: le Carré Cartier, au centre-ville; Sussex-MacKenzie, au centre-ville; et l'Île verte, où est situé l'Hôtel de ville d'Ottawa, qui n'était pas disponible. Quelques personnes ont suggéré le Parc de Rockcliffe même. On a examiné cette possibilité, mais on ne croit pas qu'il serait souhaitable de construire des ambassades dans le parc même, parce que c'est un parc naturel avec beaucoup de végétation. Le *Mile Circle* est le site le plus rapproché du centre-ville dans ce secteur.

**M. Robichaud:** Vous avez parlé de la sécurité. Bien sûr, le site choisi devra être sécuritaire, tant pour l'ambassade que pour les résidents de la région. Comment la sécurité des gens de la région dont on parle ici va-t-elle être affectée? Vous vous préoccupez de leur sécurité, n'est-ce pas?

**M. Schouten:** Il y a plusieurs aspects au problème. On a regardé ce qui s'est fait ailleurs en matière de sécurité. Construire une ambassade à l'extérieur de la ville n'est pas nécessairement la solution. La proximité d'édifices d'autres genres—résidences, bureaux, Gendarmerie royale—contribue à créer une certaine sécurité. Le site de la rue Wellington, en face du Parlement, offre une certaine sécurité à cause de la proximité d'édifices d'autres genres. On cherche à aménager le site de façon à garder certaines distances; on fait le plus possible d'aménagement paysager, ce qui contribue à la sécurité. On peut faire toutes sortes de choses sur les lieux pour assurer la sécurité du voisinage et de l'ambassade même. Cela dépend des clôtures, de la végétation, de la façon dont on sculpte le paysage et ainsi de suite. On a demandé à notre expert-conseil d'étudier cette question et de trouver des solutions. On attend sa réponse.

**M. Robichaud:** La sécurité tient aussi à la grandeur de terrain. On parlait de six acres au début et on parle maintenant de dix acres, je crois.

**M. Schouten:** On parle de six à dix acres.

**M. Robichaud:** Plus un endroit doit être sécuritaire, plus cela affecte les résidents, n'est-ce pas?

**M. Schouten:** Exactement. Ces six à dix acres incluent une zone tampon entre les édifices et la clôture.

**M. Robichaud:** Merci, monsieur le président.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Robichaud.

[Translation]

**Mme Pigott:** C'est bien ça.

**Mr. Schouten:** There are six embassies there already and we are studying the potential of this site which is far from downtown, very cozy and attractive, but located in a residential area. For many embassies, it is too far from downtown. We are trying to establish a balance between distance, safety, surroundings and accessibility.

Of all the possible sites for the U.S. embassy, we were particularly interested in Cartier Square, downtown, Sussex-MacKenzie, downtown; and Green Island where City Hall is now, which was unavailable. A few people suggested Rockcliffe Park itself. We did consider that option, but felt it would not be advisable to build embassies in the park itself because it is natural parkland with a lot of vegetation. Mile Circle is the closest site to downtown in that area.

**Mr. Robichaud:** You mentioned security. The site naturally has to afford some security both for the embassy and for the area residents. How will the security of people living in the area be affected? You are concerned about their security, are you not?

**Mr. Schouten:** This problem has several aspects to it. We took a look at what was being done elsewhere to provide security. Building an embassy outside a city is not necessarily the answer. Proximity to buildings of other types like homes, offices, the RCMP, for example, all help to create a certain degree of security. The site on Wellington Street across from the Parliament Buildings is secure to a certain degree because it is close to buildings used for other purposes. We tried to develop a site so as to keep a distance; we do as much landscaping as possible which increases security. We can do a lot to make the neighbourhood as well as the embassy secure. It is all a question of fences, vegetation, landscaping and so forth. We asked our specialist to study the problem and to come up with solutions. We await his reply.

**Mr. Robichaud:** Security is also affected by the size of the lot. It was originally to be six acres and now it is to be ten acres, if I am not mistaken.

**Mr. Schouten:** Between six and ten acres.

**Mr. Robichaud:** Is it not true that the greater the security, the more neighbouring residents are affected?

**Mr. Schouten:** Precisely. Those six to ten acres would include a buffer zone between the buildings and the fence.

**Mr. Robichaud:** Thank you, Mr. Chairman.

**Le président:** Merci, monsieur Robichaud.

[Texte]

Before calling on Mr. Angus, who is the last questioner I have, I wonder if I could pose a couple of questions. I am not going to ask my vice-chairman to take the Chair because they are just to amplify a couple of questions.

In earlier questions when you talked about the commercial potential, the commercial development of Rockcliffe Air Base, we all remember that three, four, six, seven, eight years ago there was to be a STOL aircraft situation between Montreal and Ottawa and I guess Toronto or smaller towns. If Mile Circle becomes sort of Embassy Row with the American Embassy and three or four other embassies, that would certainly preclude any future development of a STOL situation, would it not?

**Mr. Schouten:** We were involved in the planning of Rockcliffe Air Base for a STOLport about two or three years ago when there was a proposal, as you may recall. What you see on this map that we handed out in terms of height restrictions is much more easily dealt with for a STOLport, as you can imagine, than it is for general aviation because of the take-off and approach considerations. So in that case, although it is a commercial use, I cannot imagine a STOLport being more of a problem than the current situation.

• 1150

**The Chairman:** I see. A couple of further questions in terms of criteria: How do the American State Department guidelines and regulations governing airspace over American missions impact on a chancery at the Mile Circle site?

**Mr. Schouten:** We received written confirmation that the knowledge they have of the airport and its future use which may increase as a result of the museum, etc., is not of concern to them. That has been confirmed twice.

**The Chairman:** Are you aware of the bill moving through the American Congress in effect to improve security at American embassies and does that involve any question of airspace over American missions?

**Mr. Schouten:** We understand that the bill you are referring to was initiated by the same panel that reviewed the question of security and distance from the road that we had been advised about and we have no knowledge of any restrictions that apply to the airspace and apply then to the Mile Circle relative to the airport. So we have checked it and we have not been informed of any of that.

**The Chairman:** Have you checked it since the situation in England where Libyan pilots who were students in England were restricted because one of them decided he might want to be a kamikaze pilot and create an international incident?

**Mr. Schouten:** We are aware of that. We received written confirmation about two weeks ago so we assume that has been taken into account.

[Traduction]

Avant de donner la parole à M. Angus, qui sera le dernier intervenant, je poserai quelques questions si vous permettez. Je ne demanderais pas à mon vice-président de me remplacer car ce sont simplement des questions complémentaires.

Vous avez parlé des possibilités commerciales, de l'exploitation commerciale de la base aérienne de Rockcliffe qui, comme nous nous souvenons tous, devait accueillir des avions ADAC il y a trois, quatre, six, sept ou huit ans afin d'assurer le service entre Montréal, Ottawa, Toronto et quelques petites agglomérations. Or, si l'établissement dans *Mile Circle* de l'ambassade américaine et de trois ou quatre ambassades d'autres pays le transforme en un quartier d'ambassades, si l'on peut dire, tout aménagement d'un aérodrome ADAC serait définitivement exclu, n'est-ce pas?

**M. Shouten:** Suite à une proposition en ce sens il y a deux ou trois ans, nous avons commencé à planifier l'établissement d'un aérodrome ADAC sur la base aérienne de Rockcliffe. Sur cette carte vous verrez tout de suite que pour ce qui est des altitudes autorisées, la base de Rockcliffe se prêterait mieux aux avions ADAC qu'aux avions normaux qui ont des exigences différentes au décollage et à l'atterrissage. Ainsi, dans ce cas, bien que ce soit pour usage commercial, je ne puis imaginer un ADAC (port) présentant plus de problèmes qu'en pose la situation actuelle.

**Le président:** Je vois. Une ou deux autres questions concernant les critères: quelle influence les directives et règlements du département d'État américain, régissant l'espace aérien au-dessus des missions américaines, ont-elles sur une chancellerie située au Mile Circle?

**M. Schouten:** Nous avons reçu confirmation écrite que la connaissance qu'ils ont de l'aéroport et de son utilisation future, qui peut augmenter avec la présence du musée etc., ne constitue pas un problème pour eux. Ceci a été confirmé deux fois.

**Le président:** Etes-vous au courant du projet de loi présenté au Congrès américain en vue de renforcer les mesures de sécurité dans les ambassades américaines et est-ce que cela met en question l'espace aérien au-dessus des missions américaines?

**M. Schouten:** Le projet de loi dont vous parlez a été introduit par le même comité qui a revu la question de sécurité et d'éloignement de la route dont nous avons été avisés et nous ne sommes au courant d'aucune restriction qui s'applique à l'espace aérien et donc au Mile Circle en rapport avec l'aéroport. Nous l'avons donc vérifié et nous n'avons reçu aucune information à ce sujet.

**Le président:** Avez-vous vérifié cela depuis les événements qui se sont produits en Angleterre, lorsque les pilotes libyens qui étudiaient dans ce pays ont été interdits de séjour parce que l'un d'eux avait exprimé l'intention de devenir kamikaze et de provoquer un incident international?

**M. Schouten:** Nous sommes au courant de ces faits. Nous avons reçu une confirmation écrite à ce sujet il y a environ deux semaines et nous supposons qu'on en a tenu compte?



## [Text]

**The Chairman:** Of the 24 sites, how many asked to have the American Embassy there? I am thinking particularly of Hull and the island there. We have a brief from the Mayor of Hull and we may have to deal with it in a meaningful way. I appreciate the problem and the difficulty and the public reaction in general, but were some of the 24 sites considered sites that had the approbation of the people in the area?

**Mrs. Pigott:** Yes. The Mayor of Hull has suggested a site which is NCC property. It is on the waterfront and we felt that it was not part of the criteria that we could accept. The Mayor of Buckingham offered a 100-acre site, but I think that is too far outside the capital. The Mayor of Aylmer has offered sites, but again they were a considerable distance from the capital for a chancery.

**The Chairman:** So of the 24 how many said yes?

**Mrs. Pigott:** I cannot remember—

**Mr. Schouten:** If you include suggestions from mayors, community associations, apart from the three Mrs. Pigott mentioned there was a suggestion from the Overbrook Community Association for a site opposite the RCMP headquarters on Coventry Road. I would say some of these suggestions, such as use of Landsdowne Park . . . I am not sure whether that was in jest or serious. So I would say about five or six.

**The Chairman:** In view of the football team, it might not have been in jest. But you say five or six.

**Mr. Angus:**

**Mr. Angus:** I would first just like to take exception, Mrs. Pigott, to a comment earlier. You used the phrase "proper park".

**Mrs. Pigott:** I should have used "passive/active park".

**Mr. Angus:** But you did use the term "proper" and it came through in a number of different ways. Beauty is in the eye of the beholder, but there is another phrase that we use from time to time and that is that a park is many things to many people.

**Mrs. Pigott:** Right.

**Mr. Angus:** You have a whole range of kinds of parks, from wilderness parks which may not be used by anybody but are there as an environmental bench-mark, if you like, to playgrounds to manicured parks, which I interpreted your phrase, "proper park", to represent because you talked in terms of drainage and planting trees and what have you—in fairness, consistent with the kind of park we have here in Ottawa. Amusement parks are another kind of park. Watercourse, lake, river, stream—that is a park. Sports and athletic field, marsh land, wet lands are other kinds of parks and, quite frankly, green open space and open meadows are a form of park.

## [Translation]

**Le président:** Sur les 24 sites, combien souhaitent la venue de l'ambassade américaine? Je pense surtout à Hull et à son île. Nous avons un mémoire du maire de Hull et nous devons peut-être nous en occuper de façon sérieuse. Je comprends le problème et les difficultés et les réactions du public mais, parmi les 24 sites envisagés certains avaient-ils été approuvés par les résidents de l'endroit?

**Mme Pigott:** Oui. Le maire de Hull a suggéré un endroit qui appartient à la capitale nationale. Il est situé au bord de l'eau et nous avons pensé qu'il ne satisfaisait pas nos critères. Le maire de Buckingham a offert un terrain de 100 acres, mais j'estime qu'il est beaucoup trop loin de la capitale. Le maire d'Aylmer a offert des emplacements qui sont également trop éloignés de la capitale pour y établir une chancellerie.

**Le président:** Ainsi, sur les 24 sites, combien ont répondu par l'affirmative?

**Mme Pigott:** Je ne m'en souviens plus . . .

**M. Schouten:** Si vous incluez les offres des maires, des associations communautaires, à part les trois que mentionnait M<sup>me</sup> Pigott, il y avait une offre venant de l'Association communautaire d'Overbrook pour un emplacement situé en face du quartier général de la GRC sur la rue Coventry Road. Je dirais que quelques unes des suggestions, comme celle d'utiliser le parc Landsdowne . . . Je ne sais s'il s'agissait ou non d'une plaisanterie, Je dirais donc cinq ou six approximativement.

**Le président:** Vu l'équipe de football, ce n'était peut-être pas une plaisanterie. Mais vous dites cinq ou six.

**M. Angus:**

**M. Angus:** J'aimerais d'abord remettre en question un de vos commentaires précédents. Vous avez utilisé les mots «parc véritable».

**Mme Pigott:** J'aurais dû parler de parc 'passif' ou 'actif'.

**M. Angus:** Mais vous avez effectivement utilisé le mot «véritable» et cela peut avoir plusieurs significations. La beauté est là où on la perçoit, mais il y a une autre phrase que nous utilisons de temps en temps et qui dit qu'un parc représente beaucoup de choses pour beaucoup de gens.

**Mme Pigott:** C'est exact.

**M. Angus:** Vous avez différentes sortes de parcs, allant du parc situé en pleine nature sauvage—qui ne peut être utilisé par personne mais qui sert, si l'on peut dire de point repère environnemental—au parc de récréation et au parc bien soigné. Je crois que c'est à cette dernière catégorie que vous pensiez quand vous avez utilisé les mots «parc véritable» car vous parliez de drainage, de plantations d'arbres et que sais-je, ce qui, en toute franchise, serait conforme au genre de parc dont nous disposons ici à Ottawa. Les parcs d'attractions constituent encore une sorte de parc. Un cours d'eau, un lac, une rivière, un ruisseau—c'est aussi un parc. Les terrains de sport et d'athlétisme, les marais sont d'autres catégories de parcs et, très franchement, les grands espaces verts et les prairies constituent aussi une forme de parc.

## [Texte]

A park can be used in two ways. The most obvious is when it is packed with people. Then you can see and you can do a head count and you have your stats for your reports and you can show the trends for usage.

• 1155

But there is another kind, and it is probably the most important kind, and that is because it is there. It is a sense of space. It is a break from the urban nature of our society. It is a mental health kind of facility. And just because something is flat, and I have had it described to me as boring, that does not reduce its importance to the community. They feel very strongly about that and I think we have to recognize it.

Let me come to some of the specifics. You responded, or your colleague—I cannot remember quite which—about the national concern. You are the National Capital Commission. You have to keep in mind the feelings of Canadians, other than those who live here. But I think in the context of where a particular building is going to be placed, that the rest of Canada really does not care.

**A Witness:** That is not so.

**Mr. Angus:** They want Ottawa to be a beautiful city, to be well planned, but they really do not give a hoot whether the U.S. Embassy is where it is today or in Rockcliffe Park or any place else.

The second thing, you expressed concern about going over the heads of the elected representatives. Well, there are times and issues where that is very important because, while we like to think that we can represent the views of the people, we also have to go back to them to get re-elected. So I think that there are issues where you do have to go directly to the people.

I would like to pose a question, and it is a follow-up on my earlier discussion with you. Once the two reports have been completed, would you be prepared to publish summaries in local newspapers and/or distribute a separate flyer, specifically to the area affected? By that I mean the 23 or 26 sites that were considered, as a means of informing the individual citizens of the general background of where they can get more information. Would you be prepared to do that, because of the kind of reaction that you have had from the community?

**Mrs. Pigott:** I think that is a very healthy suggestion. One of the things in this community, both sides of the river, is the very strong community groups, excellent ones, and we were planning to make certain that they were invited to read and study the proposals. One of our dilemmas, and you touched on it, is that when we have proposed these other 16 sites for the embassy, we have had quite a strong reaction from other community groups saying, please, not in our backyard. It is a

## [Traduction]

Un parc peut être utilisé de deux manières. C'est quand il est envahi de gens qu'il ressemble le plus à un parc. Vous pouvez ensuite voir et procéder à un décompte. Vous avez des statistiques et vous pouvez montrer quelles sont les tendances d'utilisation.

Mais il en existe une autre sorte, qui est probablement la plus importante, et cela tient à son existence même. On y éprouve un sentiment d'espace. C'est un contraste avec le caractère urbain de notre société. C'est un aménagement qui favorise la santé mentale. Et ce n'est pas simplement parce que quelque chose est plat et que je l'ai décrit comme ennuyeux, selon moi, que cela en réduit l'importance pour la communauté. Les gens ont des sentiments très vifs à ce sujet et je crois que nous devons l'admettre.

Permettez-moi d'en venir à certains éléments précis. Vous avez répondu, vous ou votre collègue, je ne me souviens pas très bien lequel de vous deux, à la question du souci national. Vous incarnez la Commission de la Capitale Nationale. Vous devez garder à l'esprit les sentiments des Canadiens en général, pas simplement de ceux qui vivent ici. Mais Je crois que le reste du Canada ne se soucie guère de l'endroit même où un édifice donné va être construit.

**Le témoin:** Cela n'est pas le cas.

**M. Angus:** Les Canadiens veulent qu'Ottawa soit une belle ville, bien planifiée, mais ils n'attachent pas vraiment d'importance au fait que l'ambassade des États-Unis soit là où elle est aujourd'hui, dans le parc Rockcliffe ou à tout autre endroit.

Par ailleurs, vous avez dit ne pas aimer l'idée de court-circuiter les représentants élus. Et bien, il existe des circonstances et des problèmes pour lesquels cela est très important parce que, même si nous aimons croire que nous représentons les opinions de la population, nous devons également nous représenter devant elle pour être réélus. Je pense donc qu'il faut consulter directement la population pour certains problèmes.

J'aimerais vous poser une question. Il s'agit en fait d'un point qui fait suite à la discussion que nous avons eue précédemment. Une fois que les deux rapports seront terminés, seriez-vous disposée à en publier des résumés dans les journaux locaux ou à distribuer un prospectus distinct, et en particulier dans la zone concernée? Je fais allusion aux 23 ou 26 sites qui ont été étudiés et cela serait le moyen d'indiquer à chaque citoyen de manière générale où il peut obtenir davantage de renseignements. Seriez-vous prête à faire cela à cause du genre de réactions auxquelles vous vous êtes heurtée au sein de la communauté?

**Mme Pigott:** Je pense que c'est une suggestion très sensée. Un des éléments qui caractérise cette communauté, des deux côtés de la rivière, est la grande force des groupes communautaires. Ces groupes sont dignes d'éloges et nous prévoyons nous assurer qu'ils soient invités à lire et étudier les propositions. L'un de nos dilemmes, et vous avez touché la question, est que lorsque nous avons proposé ces 16 autres sites pour l'ambassade, d'autres groupes communautaires ont assez fortement



[Text]

very tough thing; you know it because you have been through it.

**Mr. Angus:** And I have lost a few, too.

**Mrs. Pigott:** I was going to say to you that I think it is a great idea. The summary could be published. The wider the dissemination of these two reports, the happier I will be. I would be delighted in doing wide distribution of it.

**Mr. Angus:** Okay.

**Mrs. Pigott:** And I think your idea is excellent.

**Mr. Angus:** You are saying that it is a good idea, but I guess the question is, are you going to do it?

**Mrs. Pigott:** Oh, yes, we will publish, we will publish.

**Mr. Angus:** Okay, good. Thank you.

The second thing is, and this is more for clarification, will you, following the publication of that information, hold broad public meetings? Broad in the sense that it is not selective invitation, it is not one on one, but it is a forum such as this with perhaps you folks at the head of the table and maybe us at the other end making representations and getting into a dialogue about the proposals; are you prepared to do that?

**Mrs. Pigott:** I am prepared to entertain . . . I am not certain a great public meeting works. I just feel very strongly that we will invite anybody into our boardroom. We will have the whole wall. We have translation services. The whole wall will be filled with the maps with the criteria. I will invite anyone in.

• 1200

I also say to you, sir, that at one point we will have time limits on this and at one point we will then start our own process, through the Commission, and we will make a decision.

**Mr. Angus:** We appreciate that. But you have to recognize, though, that unless you have an open forum where anybody can come and have his or her say and have the benefit of hearing the other discussion—

**Mrs. Pigott:** Oh yes, yes.

**Mr. Angus:** —then there will be a perception out there that all is not fair. You have to accept that reality, because it is the reality of how people think about process. Unless they feel that door is open, not a door to a boardroom but a door to a community centre in their neighbourhood, where they are comfortable, they may not say anything. They may just sit there and listen and think and make their own decision, but you have to take that extra step, I think. I would encourage you to consider that as an appropriate mechanism, in some ways to assist you in your job. Would you consider that?

[Translation]

réagi en disant: s'il vous plaît, pas dans notre cour. C'est une chose très difficile. Vous le savez puisque vous avez connu ce genre de situation.

**M. Angus:** Et j'ai perdu quelques batailles aussi.

**Mme Pigott:** Je m'apprêtais à vous dire que selon moi, il s'agit d'une très bonne idée. Ce résumé pourrait être publié. Plus ces deux rapports seront largement diffusés, et plus je serai contente. Je serai enchantée de leur assurer une large diffusion.

**M. Angus:** Bien.

**Mme Pigott:** Et je crois que votre idée est excellente.

**M. Angus:** Vous dites qu'il s'agit d'une très bonne idée mais je crois que la question est: allez-vous la mettre en pratique?

**Mme Pigott:** Oh oui, nous publierons, nous publierons.

**M. Angus:** Bien, merci.

Le deuxième point est le suivant, et je le soulève surtout pour clarifier la question: allez-vous, une fois cette information publiée, tenir des réunions publiques largement ouvertes? Ouvertes dans le sens où il ne s'agira pas d'invitations à des personnes choisies, de dialogues, mais d'une tribune libre comme celle-ci et à laquelle vous et votre personnel pourriez occuper une extrémité de la table alors que nous-mêmes pourrions nous retrouver à l'autre bout pour présenter des doléances et entamer un dialogue à propos des propositions. Êtes-vous prête à procéder ainsi?

**Mme Pigott:** Je suis prête à le faire . . . Je ne suis pas convaincue qu'une réunion avec un grand nombre de personnes puisse fonctionner. Je suis, par contre, persuadée que nous inviterons tout le monde à notre conseil. Nous prendrons tout le mur. Nous aurons des services de traduction. L'intégralité du mur sera couverte de cartes et les critères y seront inscrits. J'inviterai qui voudra.

J'aimerais également vous dire, monsieur, qu'à un certain point nous imposerons des délais à ce processus et qu'à un autre point nous entamerons notre propre processus, dans le cadre des travaux de la Commission, et que nous prendrons une décision.

**M. Angus:** Nous comprenons cela. Mais vous devez cependant admettre que si vous n'organisez pas une tribune libre où n'importe qui peut se présenter pour dire ce qu'il ou elle a à dire et avoir l'avantage d'écouter le reste de la discussion . . .

**Mme Pigott:** Oh oui, oui.

**M. Angus:** . . . on pensera que tout n'est pas équitable. Vous devez accepter cette réalité parce que c'est ce que les gens y voient. S'ils n'ont pas l'impression que la porte est ouverte, non pas la porte d'une salle de réunion de conseil, mais la porte d'un centre communautaire de leur voisinage, où ils se sentent à l'aise, ils peuvent ne rien dire du tout. Ils peuvent simplement s'asseoir là et écouter, réfléchir et arriver à leurs propres conclusions mais vous devez pour votre part faire ce pas supplémentaire, je pense. J'aimerais vous inciter à considérer une telle démarche comme un mécanisme approprié, quelque

[Texte]

**Mrs. Pigott:** I will take it under consideration. Thank you very much.

**Mr. Angus:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Reid, you indicated a question.

**Mr. Reid:** First a comment, Madam Chairman of the National Capital Commission. I recognize, as a person living outside of the capital area, the desire of the taxpayers of this country to see our capital as attractive a community as it can possibly be within the limitations of financial restraint. We have watched with pleasure and pride the development of the pathways, the bicycle paths and the parkway down to the airport, all these things happening. I am not going to ask you what the comparison is of parkland to the residential density in Rockcliffe, as compared to the national average and whatever else, but it seems to be fairly generous. And I am not going to ask you either how soon you intend to put in that proposed further development of parklands in Rockcliffe. But the people, Mr. Chairman, are not unfairly dealt with in this capital community from the point of view of availability of parklands. But I want to ask Mr. Schouten, as a professional planner, because as a person coming into this capital community from outside of the city, I want to have access to a chancery in a most convenient form once I get here.

I noted your comment with respect to certain other locations being either too far away or not really acceptable or suitable for other reasons, but what priority do you put on availability, accessibility, transportation, public transport and so on, as compared to a Mile Circle site? My experience has been that most chanceries of this nature are downtown in the business section or community of a city, rather than in an outlying district such as this, an outlying district, not downtown.

**Mr. Schouten:** If I may respond to that, Mr. Chairman.

There is no question that everything else being equal, a more central location is better than an outlying location. There is no question about it. That is why I referred to the earlier site selection process that has been going on since the early 1970s with Cartier Square, Sussex Street and then Green Island—Green Island, as a matter of fact, being a waterfront site and having some qualms about the use of Green Island for an embassy, personally.

I think what we are talking about in Mile Circle is more remote than we would have liked.

**Mr. Reid:** That is my feeling.

**Mr. Schouten:** But it is not an outlying area. I think perception of access is not only the number of minutes it takes to travel either by bus or by car, or what else you have, to the embassy or chancery. I think it is also a question of knowing where it is, it being visible and it being in an area that people

[Traduction]

chose qui pourrait, d'une certaine façon, vous aider dans votre travail. L'envisageriez-vous?

**Mme Pigott:** Je prendrai cela en considération. Merci beaucoup.

**M. Angus:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** M. Reid, vous avez dit avoir une question.

**M. Reid:** Tout d'abord, un commentaire, Madame la Présidente de la Commission de la Capitale Nationale. Résidant moi-même à l'extérieur de la Région de la capitale, je reconnais le désir des contribuables de ce pays de voir notre capitale aussi attrayante que possible dans les limites des restrictions budgétaires. Nous avons constaté avec plaisir et fierté la création de sentiers pour les piétons, de pistes cyclables et d'une promenade jusqu'à l'aéroport. Toutes ces choses qui sont faites. Je ne vais pas vous demander de comparer la superficie réservée à des parcs par rapport à la superficie résidentielle de Rockcliffe, par comparaison avec la moyenne nationale et quoi que ce soit d'autre, mais la proportion me semble raisonnablement généreuse. Je ne vais pas vous demander non plus quand vous avez l'intention de donner suite à cette création proposée d'autres parcs dans Rockcliffe. Mais les gens, M. le président, ne sont pas maltraités au sein de cette communauté qu'est la Capitale nationale pour ce qui est des parcs dont ils disposent. Mais je voudrais interroger M. Schouten, en sa qualité de planificateur professionnel, parce qu'en tant que personne n'habitant pas la capitale, je souhaite pouvoir accéder le plus facilement possible à une chancellerie une fois que j'arrive dans la ville.

J'ai noté votre commentaire au sujet de certains autres sites qui sont soit trop loins, soit pas vraiment acceptables ou convenables pour d'autres raisons, mais quelle priorité placez-vous sur la disponibilité, l'accessibilité, le transport, public ou autre, par rapport au site du Mile Circle? Je sais, par expérience, que la plupart des chancelleries de cette nature sont situées au centre-ville, dans la section d'affaires d'une communauté urbaine, plutôt que dans un district périphérique comme celui-ci.

**M. Schouten:** Si je peux répondre à cette question, M. le président.

Il ne fait pas de doute que toute chose égale par ailleurs, un site central est préférable à un site périphérique. Il n'y a aucun doute là-dessus. C'est pourquoi j'ai fait allusion au processus précédent de sélection de sites qui a commencé au début des années 1970 avec l'examen du square Cartier, de la rue Sussex puis de l'île Verte—l'île Verte, en passant, est au bord de l'eau et personnellement j'ai quelques appréhensions quant à son utilisation pour une ambassade.

Je crois que le site dont nous parlons, Mile Circle, est plus éloigné que ce que nous aurions souhaité.

**M. Reid:** C'est également mon avis.

**M. Schouten:** Mais il ne s'agit pas d'une zone périphérique. Je crois que la perception de l'accessibilité n'est pas uniquement le nombre de minutes qu'il faut pour se rendre, en autobus ou en automobile ou par quelque autre moyen de transport, à l'ambassade ou à la chancellerie. Je crois que c'est



[Text]

get to know because it is opened up to the public, including the visiting public. I think Mile Circle right now may have some drawbacks. But I think it will be a better site five or ten years from now.

**Mr. Reid:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Just to follow up on Mr. Reid's question. In your own national capital plan of January 1986, which refers to diplomatic missions, you do refer to the development of a core for embassies and an international centre. Obviously Mile Circle, from Mr. Schouten's answer, is certainly not in the downtown core, by any stretch of the imagination. So you are really going against this long-term plan that you talked about.

• 1205

**Mrs. Pigott:** I think, Mr. Chairman, the needs of each embassy and chancery is different. What we are sensing from around the world, what we are sensing from talking to some of the embassies, is that they would like to have a more—what shall I call it?—not a prestigious, but more park-like setting. They would prefer this to being in a tall office building. They find that their visibility in an office building in the core area is not helpful to them. Let us face it: They are all here selling and trading and they want visibility. That is a certain group of our embassies.

We will have to, in the future, look for sites. Now, there are sites in the area that we have designated, which are two acres, three acres. Our problem with the Americans is the number of acres that they require. This is a new dimension, but I visualize that the next two or three embassies will probably be in sites of less than two acres.

**The Chairman:** You are aware of Washington and Rock Creek Park, which is a sort of natural park, where our Canadian ambassador has his home. It is a sort of Rockcliffe situation. Our prestigious site for our embassy is in downtown Washington in a renovated slum area, but it is still a very prestigious site.

Do you think other nation's capitals would use park land for their site locations? Whether Mile Circle is a passive park, an open park, a public park or a meadow park, in your own definition, from land grants and taxes, do you consider it to be a park?

**Mrs. Pigott:** We have just finished a study of about 50 capitals, and one of the things that we have been studying is what are other capitals doing with this whole question of embassies.

**The Chairman:** Is it a long study, I mean pages? Perhaps the committee would like to have it.

[Translation]

aussi une question de savoir où c'est, d'avoir un bâtiment bien visible qui est situé dans un endroit que les gens puissent connaître parce qu'il est ouvert au public, y compris les visiteurs. Je pense que pour l'instant, Mile Circle pourrait présenter certains inconvénients. Mais je crois que cela sera un meilleur site dans cinq ou dix ans.

**M. Reid:** Merci, M. Le président.

**Le président:** Simplement pour faire suite à la question de M. Reid. Dans votre propre plan de la Capitale nationale de janvier 1986, qui précise l'emplacement des missions diplomatiques, vous citez le développement d'un noyau réservé aux ambassades et d'un centre international. À l'évidence, Mile Circle, d'après la réponse de M. Schouten, ne peut s'imaginer au centre-ville. Vous allez donc en fait à l'encontre de ce plan à long terme dont vous discutez.

**Mme Pigott:** Je crois, monsieur le président, que les besoins de chaque ambassade et chancellerie sont différents. L'impression que nous retirons d'après ce qui se fait dans le monde entier, l'impression que nous avons après avoir discuté avec le personnel de certaines des ambassades, est qu'ils aimeraient avoir un site plus, comment pourrais-je le définir?, pas plus prestigieux, mais ayant davantage l'allure d'un parc. Ils préféreraient cela à une grande tour à bureaux. Ils ont constaté que le genre de visibilité qu'ils ont dans une tour à bureaux du centre-ville ne les aide pas. Soyons réalistes: il sont ici pour vendre et faire du commerce et ils veulent être visibles. Je fais allusion à un certain groupe de nos ambassades.

À l'avenir, nous devrions chercher des sites. Pour l'instant, il en existe dans la zone que nous avons désignée qui ont deux acres, trois acres de superficie. En ce qui concerne les Américains, c'est le nombre d'acres dont ils ont besoin qui nous pose un problème. Il s'agit d'une nouvelle dimension, mais j' imagine que les prochaines deux ou trois ambassades seront probablement installées sur des sites de moins de deux acres.

**Le président:** Vous connaissez Rock Creek Park à Washington, qui est une espèce de parc naturel où notre ambassadeur a sa résidence. C'est une situation qui rappelle celle de Rockcliffe. Notre ambassade de Washington occupe un site prestigieux dans le centre-ville. Il s'agit d'un quartier rénové mais qui n'en demeure pas moins un site très prestigieux.

Pensez-vous que d'autres capitales nationales utiliseraient des parcs pour installer les ambassades? Que Mile Circle soit un parc passif, un parc ouvert, un parc public ou un parc champêtre, selon votre propre définition, dans le cadre des subventions et impôts fonciers, considérez-vous qu'il s'agit d'un parc?

**Mme Pigott:** Nous venons de finir une étude d'environ 50 capitales et nous avons étudié entre autres ce que font les autres capitales pour l'ensemble de cette question des ambassades.

**Le président:** C'est une longue étude, je veux dire, le nombre de pages? Peut-être que le Comité aimerait l'avoir.

[Texte]

**Mr. Schouten:** It should be ready within the next two months, in terms of its final version, and we would be glad to make copies available to the committee. There are 35 responses to a questionnaire. We were asked that question in February: Have any other countries made parkland available for embassies?

It comes back to Mr. Angus' question: What is a park? I have no quarrels with his definitions. There are types of parks. The NCC, as a matter of fact, has tried to naturalize some of its more manicured park areas, as you might know. A lot has been written, by Michael Huff and other people, on the nature of parks, and how they are changing. I agree with them that it is partly in the eye of the beholder. I do not want to argue about parks for their open spaces. I do not think that is really the issue.

But if embassies are requiring a setting or an identity that is a little different from being stuck in an anonymous office building downtown, are we talking about embassy parks, maybe? Perhaps we will do that on a very small basis.

There are examples of embassy parks, which is perhaps a new notion, for instance, in Canberra. There is also an international centre being developed in the northwest quadrant of Washington, D.C. There are other examples that we are aware of, where embassies are being treated differently. The office function is no longer treated as just a tenant or even a condominium owner in a highrise office building. It is becoming either a subdivision approach or a sort of little, physically speaking, island in a large space.

There are things to be considered. That is all we can say today.

**The Chairman:** I am interested, but you did not really answer the second part of my question. I had two parts. As far as the NCC is concerned now, regardless of the definition in the eye of the beholder, legally, under the tax rules and what you do pay in lieu of grants, you consider Mile Circle a park at the present time. Is that not correct?

• 1210

**Mr. Schouten:** In all our previous documents, which I think have been made available to the public, we have shown Mile Circle as national open space. That is the terminology we have used, sir.

**The Chairman:** But you do pay taxes on open lands—

**Mr. Schouten:** That is correct.

**The Chairman:** —and you do not pay taxes on parklands, and I am informed that you do not pay—you have not in the last assessment roll in any event—on the meadow—

[Traduction]

**M. Schouten:** Elle devrait être prête dans les deux mois qui viennent, pour ce qui est de sa version définitive, et nous serions enchantés d'en mettre des exemplaires à la disposition du Comité. Elle compte 35 réponses à un questionnaire. On nous a posé la question suivante en février: existe-t-il d'autres pays qui ont mis des terrains situés dans des parcs à la disposition d'ambassades?

Cela nous ramène à la question de M. Angus: Qu'est-ce qu'un parc? Je n'ai pas d'objections à l'égard de ses définitions. Il existe différents types de parcs. La CCN, en fait, a essayé de ramener à un état plus naturel certains de ses parcs les plus manucurés, comme vous le savez peut-être. Bien des choses ont été écrites, par Michel Huff et d'autres, sur la nature des parcs et la manière dont ils évoluent. Je suis d'accord avec eux lorsqu'ils disent que la nature d'un parc est en partie dans les yeux de celui qui le regarde. Je ne veux pas aborder la question des espaces libres qu'on trouve dans les parcs. Je ne crois pas que cela soit réellement le point crucial.

Mais si les ambassades ont besoin d'un site ou d'une identité qui soient un peu différents des conditions que l'on retrouve dans une tour à bureaux anonyme du centre-ville, pouvons-nous peut-être parler de parcs d'ambassades? Nous en viendrons peut-être à cette formule sur une base très limitée.

À Canberra, par exemple, on trouve des exemples de parcs d'ambassade, ce qui est peut-être une notion nouvelle. Un centre international est également en cours de développement dans le quart nord-ouest de Washington, district de Columbia. Nous connaissons d'autres exemples d'endroits où les ambassades sont traitées de façon différente. La fonction administrative n'est plus traitée comme un simple locataire ou même un propriétaire de condominium dans un gratte-ciel à bureaux. Elle devient soit une subdivision, soit une sorte de petite île dans un grand espace, physiquement parlant.

Certaines choses doivent être prises en considération. C'est tout ce que nous pouvons dire aujourd'hui.

**Le président:** Vous m'intéressez mais vous n'avez pas véritablement répondu à la deuxième partie de ma question. Elle en comportait deux. Dans la mesure où la CCN est concernée maintenant, quelle que soit la définition que puisse donner à un parc celui qui le visite, juridiquement, selon les rôles d'impôts fonciers et ce que vous payez en guise de subventions, vous considérez pour l'instant que Mile Circle est un parc. N'est-ce pas?

**M. Schouten:** Dans tous les documents antérieurs que nous avons rendu public, d'ailleurs, nous avons décrit le *Mile Circle* comme une espace libre d'intérêt national. C'est la terminologie que nous employons, monsieur.

**Le président:** Mais vous êtes tenus de payer des taxes sur les espaces libres...

**M. Schouten:** En effet.

**Le président:** ... mais non pas sur les parcs et j'ai d'ailleurs appris que vous n'en payez pas non plus sur la prairie, selon la dernière évaluation foncière, à tout le moins...



[Text]

**Mrs. Pigott:** Yes, that is right.

**The Chairman:** —the Mile Circle meadow— park. I do not mind calling it a meadow. The Plains of Abraham is a meadow, but—

**Mr. Schouten:** I can certainly verify that for you, sir.

**The Chairman:** I beg your pardon?

**Mrs. Pigott:** We will verify that for you.

**The Chairman:** I hope you will. Thank you very much.

Gentlemen and lady, thank you very much. I think this has been most interesting and I think it will be most interesting when you get your report. It will depend on what our steering committee decides, but I know I would like to see you back again. Thank you very much for coming. Thank you, Jean.

**Mrs. Pigott:** Thank you.

**The Chairman:** We will hear another witness first and then we are going to have a steering committee meeting.

We will break for one or two minutes.

• 1212

• 1219

**The Chairman:** I would like to welcome Mr. Pepler, who has produced and circulated a very good brief on behalf of the Canadian Owners and Pilots Association.

• 1220

You have been here, I think, in the audience, Mr. Pepler, so with no further ado, perhaps you could start in and summarize your brief, and then we will get to questions.

I am hoping for members' benefit, Les, Joe, and everyone else, that we can conclude this part of our hearings by 1 p.m. and have our meaningful steering committee meeting at 3.30 p.m., because we have a lot of business to discuss regarding committee work up until the summer break.

Welcome, Mr. Pepler, and shoot away.

**Mr. Bill Pepler (Canadian Owners and Pilots Association):** Thank you, Mr. Chairman.

I appreciate being here, but I must admit I am not used to being here with an unidentified lady's purse sitting by my side. However, I am sure the rightful owner will be along shortly.

**The Chairman:** Just do not take it home, then you will really have explanations.

**Mr. Pepler:** Mr. Chairman, we have been concerned about any building being located next to an active airport anywhere in Canada. And I know that you, sir, as chairman of this important committee, will have had the same problem, whether it is Toronto where you have noise abatement control

[Translation]

**Mme Pigott:** Vous avez raison.

**Le président:** ... la pairie ou le parc *Mile Circle*, mais je préfère prairie... Les Plaines d'Abraham sont une prairie, mais...

**M. Schouten:** Je vais m'informer, monsieur.

**Le président:** Excusez-moi?

**Mme Pigott:** Nous allons nous informer.

**Le président:** J'espère. Merci beaucoup.

Madame, messieurs, la séance fut extrêmement intéressante et nous attendrons votre rapport avec impatience. Sur réserve du programme fixé par le comité directeur, je voudrais vous inviter à comparaître à nouveau. Merci beaucoup d'avoir comparu aujourd'hui. Merci, Jean.

**Mme Pigott:** C'est moi.

**Le président:** Nous allons entendre un autre témoin avant de commencer la réunion du comité de direction.

Nous allons d'abord faire une pause de quelques minutes.

**Le président:** Je tiens à souhaiter la bienvenue à M. Pepler qui a fait distribuer un excellent mémoire au nom de la *Canadian Owners and Pilots Association*.

Monsieur Pepler, vous étiez au sein de l'auditoire, je crois. Vous pouvez donc peut-être commencer sans plus de cérémonie et résumer le document que vous avez déposé. Puis nous passerons aux questions.

Dans l'intérêt des membres, Les, Joe, et tous les autres, j'espère que nous conclurons cette partie de nos audiences à 13 heures et que nous tiendrons notre intéressante réunion du Comité directeur à 15h30 parce que nous avons bien des choses à discuter au sujet du travail du Comité jusqu'aux vacances d'été.

Bienvenue M. Pepler. Allez-y.

**M. Bill Pepler (Association des propriétaires et pilotes canadiens):** Merci, Monsieur le président.

J'apprécie le fait de me présenter devant vous, mais je dois admettre que je n'ai pas l'habitude d'être assis à côté du sac à main d'une dame non identifiée. Toutefois, je suis certain que sa propriétaire sera bientôt là.

**Le président:** Contentez-vous de ne pas l'emmener avec vous parce que vous pourriez avoir véritablement à donner des explications.

**M. Pepler:** Monsieur le président, nous nous sommes toujours préoccupés de la construction de quelque édifice que ce soit à proximité d'un aéroport actif, où que ce soit au Canada. Et je sais que vous-même, en tant que président de ce Comité important, avez connu un problème identique, que ce

[Texte]

at the international airport, or other places. The experience we have had is that once certain buildings get located near an airport, sooner or later, and I have been in this business all my life, pressure will be put on the operators of that airport to have it closed. And so we feel that although the NCC chairman I think meant well when she said the U.S. embassy people already have indicated that if their building were to be located within the Mile Circle area the airport could continue to be operated, I feel that situation could change very easily.

As you know, I do not think there is any embassy in the world that is probably as vulnerable to certain terrorist activity as the U.S. embassies are, no matter where they are located. I think all it would take is another indication, such as we have had in some other parts of the world, for concern to be expressed just how vulnerable some of these other areas are, such as in Ottawa. If it were located within half a mile of an active airport, I am sure the RCMP people would be very concerned as to the possibility of some aircraft being disguised as a regular flying club aircraft. But who knows just what could happen. And that is our concern.

I can say, too, Mr. Chairman, yesterday morning I was at a meeting, it was about a two-hour meeting, with the RCMP Commissioner, Bob Simmonds, and he warned us that all Canadians have to expect increased surveillance, increased security at airports, and that steps were being taken. This is something that responsible people have already told us we have to expect.

I feel, Mr. Chairman, that the Rockcliffe aerodrome, which is an important facility right now in the eyes of all of Canada, something we can be very proud of in view of the museum complex going up there, is so important we just do not want to take any chances whatsoever that something might occur in the future that might jeopardize the future of the Rockcliffe Airport and the museum complex. Right now they are intertwined, because you cannot have a museum where you want to bring in new airplanes in the future, new historic airplanes, and then not have the runways available to permit those aircraft to land, or take off in case you want to do some testing.

So that is, in summary, what my brief was about, to point out the importance of the museum to Canada as part of our heritage and also to point out that the airport must stay as an active airport in order that the museum can do its job. Our experience over decades has shown that as soon as you locate a building within a certain distance of the edge of an airport sooner or later pressure is going to come about to have that closed.

[Traduction]

soit à Toronto où des mesures de diminution du bruit ont été instaurées à l'aéroport international ou encore en d'autres lieux. Notre expérience indique qu'après la construction de certains édifices à proximité d'un aéroport, tôt ou tard, et j'ai travaillé toute ma vie dans ce domaine, des pressions sont exercées sur les exploitants de l'aéroport pour que ce dernier soit fermé. Et bien que je sois convaincu de la sincérité de la présidente de la CCN lorsqu'elle dit que le personnel de l'ambassade des États-Unis a déjà indiqué que si l'ambassade est construite dans la zone du Mile Circle, l'aéroport pourrait continuer d'être exploité, j'estime que cette situation pourrait très facilement changer.

Comme vous le savez, je ne crois pas qu'il y ait d'ambassade au monde qui soit probablement aussi vulnérable à certaines activités terroristes que les ambassades américaines, quel que soit l'endroit où elles sont situées. Je pense qu'il suffirait simplement d'un autre événement du genre de ceux que nous avons connus dans d'autres parties du monde pour que des préoccupations soient exprimées quant à la vulnérabilité de certains des autres sites d'ambassade comme celui d'Ottawa. Si l'ambassade devait être installée à moins d'un demi-mille d'un aéroport actif, je suis sûr que les gens de la GRC prendraient très au sérieux la possibilité qu'un appareil hostile se fasse passer pour un avion ordinaire d'aéroclub. Personne ne sait exactement ce qui pourrait se produire. Et c'est cela qui nous préoccupe.

Je pourrais dire également, monsieur le président, qu'hier matin je me trouvais à une réunion. Elle a duré environ 2 heures et nous a permis de rencontrer le commissaire de la GRC, Bob Simmonds, qui nous a avertis que tous les Canadiens doivent s'attendre à ce que la surveillance et la sécurité soient accrues dans les aéroports, et qu'en ce moment, des mesures ont été prises. C'est quelque chose auquel nous devons nous attendre, selon des gens responsables.

J'estime, monsieur le président, que l'aérodrome de Rockcliffe, qui est une installation importante pour l'instant aux yeux de tous au Canada, quelque chose dont nous pouvons être très fiers étant donné le musée qui y est installé, est tellement important que nous ne désirons prendre absolument aucun risque au sujet de ce qui pourrait se produire à l'avenir et venir compromettre l'existence de l'aéroport de Rockcliffe et du musée. Pour l'instant, les deux sont étroitement liés, parce qu'on ne peut avoir un musée où l'on désire amener de nouveaux avions dans l'avenir, de nouveaux avions historiques, et ne pas disposer des pistes qui permettent à ces appareils d'atterrir ou de décoller au cas où l'on souhaiterait faire des essais.

Voilà donc, en bref, le sujet du document que j'ai déposé. Nous avons souligné l'importance du musée dans le cadre du patrimoine du Canada et également fait remarquer que l'aéroport doit demeurer actif pour que le musée puisse faire son travail. Notre expérience lors des décennies passées a montré que, dès que l'on construit à une certaine distance de la limite d'un aéroport, tôt ou tard des pressions sont exercées pour que ce dernier soit fermé.



[Text]

Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Pepler, I want to thank you very much for summarizing in a very succinct way your very good brief, which members have had the opportunity to look at.

I see Mr. Gray and Mr. Turner and Mr. Benjamin to start.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Mr. Pepler, I think your brief says it all actually. Your ideas and opinions on the—

**Mr. Turner (Ottawa—Carleton):** On a point of order, Mr. Chairman, just before Mr. Gray continues: can we assume that Mr. Pepler's brief has been read into the record fully?

**The Chairman:** Well, it is part of the record, Mr. Turner.

**Mr. Turner (Ottawa—Carleton):** It is part of the record?

**The Chairman:** Of this committee. It makes the committee members very happy when they do not read their brief. They get on the record. He summarized it, and it is part of the record.

**Mr. Turner (Ottawa—Carleton):** Thank you.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Mr. Pepler, I guess I really have only one question after having read your brief. To whom does the airport belong?

**Mr. Pepler:** I should say I was hoping you would not ask, but maybe I could say that I am glad you asked because I noticed that the last witnesses could not answer that specifically.

I was privileged to be at a meeting at the NCC headquarters a couple of years ago. At that time they said that as soon as the museum was put up and everything was in place and National Defence decided to sign off their responsibility to everything the airport would revert to Public Works. That is the plan once the museum is put into operation and open to the public: eventually it was the government's plan to turn that kind of a property over to Public Works.

So at present I think the previous witnesses described it right. It is in a state of flux right now. There are what they call memoranda of agreement between different departments. So everybody knows what everybody is doing, but, as for anything being clear-cut right at this moment, it is in a state of flux. But once the museum is up there the Rockcliffe Flying Club is supposed to move from its present location on the north side of the runway over to where the museum proper is, and once all that has taken place the NCC will be taking down or causing removal of the present Rockcliffe Flying Club hangar buildings and that will revert to NCC as a bicycle path or something. Then I understand that Public Works will be responsible for the area where the runways will be located and where the Ottawa Rockcliffe Flying Club will be located.

[Translation]

Merci, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Pepler, j'aimerais vous remercier d'avoir résumé de manière aussi succincte votre excellent mémoire que les membres ont eu l'occasion d'examiner.

Je vois que M. Gray et M. Turner ainsi que M. Benjamin désirent commencer.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Monsieur Pepler, je crois en fait que votre document énonce très bien les faits. Vos idées et opinions sur le . . .

**M. Turner (Ottawa—Carleton):** J'invoque le Règlement monsieur le président, avant que M. Gray poursuive: pouvons-nous partir du principe que le mémoire de M. Pepler a été consigné au procès-verbal dans son intégralité?

**Le président:** Eh bien, il fait partie du procès-verbal, Monsieur Turner.

**M. Turner (Ottawa—Carleton):** Il fait partie du procès-verbal?

**Le président:** De ce Comité. Cela fait l'affaire des membres du Comité lorsqu'ils n'ont pas lu leur mémoire. Ils se réfèrent au procès-verbal. Il l'a résumé, et cela fait partie du procès-verbal.

**M. Turner (Ottawa—Carleton):** Merci.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Monsieur Pepler, je crois n'avoir en fait qu'une seule question à poser après avoir lu votre document. À qui appartient l'aéroport?

**M. Pepler:** Je dois dire que j'espérais que vous ne posiez pas cette question. Cependant, je pourrais dire également que je suis content que vous l'ayez posée, parce que j'ai remarqué que le dernier témoin ne pouvait pas y répondre précisément.

J'ai eu le privilège de me trouver à une réunion tenue à l'administration centrale de la CCN voilà deux ou trois ans. À ce moment, ils ont déclaré que dès que le musée serait terminé, dès que tout serait en place et que le ministère de la Défense nationale déciderait d'abandonner toutes responsabilités à l'égard de l'aéroport, celui-ci reviendrait au ministère des Travaux publics. Voilà ce qui est prévu une fois que le musée ouvrira ses portes au public. Le projet du gouvernement était de transmettre ce genre de propriété au ministère des Travaux publics.

Dans les circonstances actuelles, je crois donc que le témoin précédé a justement décrit la situation. Pour l'instant, les choses ne sont pas fixées. Il existe ce que l'on appelle des protocoles d'entente entre différents ministères. Chacun sait ce que les autres font, mais l'on ne peut dire que les choses sont clairement arrêtées pour l'instant, la situation évolue encore. Cependant, une fois que le musée sera terminé, l'aéroclub de Rockcliffe est censé déménager de son site actuel du côté nord de la piste jusqu'à l'endroit où le musée à proprement parler est situé. Une fois que tout cela aura eu lieu, la CCN démolira ou fera démolir les hangars actuels de l'aéroclub de Rockcliffe et en reprendra possession pour y installer une piste cyclable ou quelque chose du genre. Alors, selon mes informations, le ministère des Travaux publics sera responsable de la zone où

[Texte]

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** So in the eventuality of one embassy or several embassies at Mile Circle, if the decision was to be made that the airport would be closed, eventually it would be a decision by the Department of Public Works to close it?

**Mr. Peppler:** The owner of the land is apt to be Public Works, but I am quite sure that Public Works will in turn give the responsibility for the exact operation of the airport to the museum people themselves. I think this is the only way it can work.

In turn, the museum people will tell the Rockcliffe Flying Club to be responsible for maintaining the operation of the aircraft in an orderly fashion, the parking of the aircraft. When other outlying people come in to view the museum by air—because we expect that tens of thousands of U.S. flying tourists will come in to view this airport, this sort of thing—the Rockcliffe Flying Club personnel will be responsible for parking the airplanes, meeting their needs such as refuelling or things like that.

The airport, remember, is going to be licensed by the Department of the Transport. They have certain rules on zoning for licensing. I would say that the licence will probably be held in the name of Public Works because usually the owner of the land has to apply for the licence.

• 1230

As I see it, Public Works will actually own the area where the runways are located, but the museum people will be responsible for operating the airport, and because they do not want to put their own personnel there, they will delegate the Rockcliffe Flying Club to look after that part of it.

I have been privileged to attend some meetings. I have been a member of the Rockcliffe Flying Club for over 25 years, and I have been at their meetings where this has been discussed. So I think I can say with certainty that this is pretty well the way it going to work out.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** One final question. Mr. Peppler, in view of the evidence that was given before you this morning, is your association happy with the input you have had in the decision-making process? Do you feel you have had enough input, and have you had the attentive ear of the NCC?

**Mr. Peppler:** I can say we were not consulted at all from the NCC on this point. Two years ago I was privileged to attend this NCC meeting I mentioned in my earlier discussion a few minutes ago, but the reason for that was the NCC made a mistake.

Do you recall hearing where they dumped a whole lot of gravel and hurt the boat club? Do you recall a couple of years ago about this situation? Well, that hurt our seaplane base. The Rockcliffe Airport is also part of the seaplane base and

[Traduction]

les pistes seront situées et où l'aéroclub Rockcliffe d'Ottawa sera installé.

**M. Gray:** (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Donc, si une ou plusieurs ambassades devaient être installées au Mile Circle et qu'il soit décidé de fermer l'aéroport, cette décision reviendrait en définitive au ministère des Travaux publics?

**M. Peppler:** Le propriétaire du terrain sera vraisemblablement le ministère des Travaux publics, mais je suis à peu près certain que ce ministère confiera la responsabilité de la gestion même de l'aéroport aux responsables du musée. Je crois que c'est la seule façon dont tout peut fonctionner.

De plus, les responsables du musée demanderont à l'aéroclub de Rockcliffe d'assumer la responsabilité de l'exploitation et du stationnement ordonnés des aéronefs. Lorsque des gens de l'extérieur viendront visiter le musée par la voie des airs, nous nous attendons à ce que des dizaines de milliers de pilotes américains viennent visiter cet aéroport, cette sorte de chose, le personnel de l'aéroclub de Rockcliffe sera chargé du stationnement des appareils et des services à dispenser tels que l'approvisionnement en carburant ou autres activités similaires.

Il faut se souvenir que l'aéroport sera exploité en vertu d'un permis du ministère des Transports. Ce ministère a promulgué certains règlements de zonage qui conditionnent l'attribution des permis. Je dirais que le permis sera probablement émis au nom du ministère des Travaux publics parce qu'en général le propriétaire du terrain doit faire la demande de permis.

Selon moi, le ministère des Travaux publics sera le propriétaire effectif de la zone où les pistes sont situées, mais les dirigeants du musée auront la responsabilité de l'exploitation de l'aéroport. Comme ils ne souhaitent pas affecter leur propre personnel à cette tâche, ils la confieront à l'aéroclub de Rockcliffe.

J'ai eu le privilège d'assister à certaines réunions. Je suis membre de l'aéroclub de Rockcliffe depuis plus de 25 ans et je me suis trouvé à des réunions où tout cela a été débattu. Je crois donc pouvoir affirmer que cela est assez exactement la manière dont tout tournera.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Une dernière question. Monsieur Peppler, étant donné le témoignage auquel vous avez assisté ce matin, votre association est-elle satisfaite du rôle que vous avez joué dans le processus de prise de décision? Estimez-vous que ce rôle a été suffisant et considérez-vous que la CCN vous a écouté?

**M. Peppler:** Je peux dire que nous n'avons pas été du tout consultés à cet égard par la CCN. Voilà deux ans, j'ai eu le privilège d'assister à la réunion de la CCN que j'ai mentionnée voilà quelques minutes, mais c'est uniquement parce que la CCN a fait une erreur.

Vous souvenez-vous des audiences qui ont été tenues lorsqu'ils ont déchargé une grande quantité de roche au détriment du club nautique? Vous souvenez-vous de cette situation voilà environ 2 ans? Eh bien, cela a également porté



[Text]

vice versa. So our people came to me and said, hey, what are we going to do; we parked our seaplanes there, and now they have dumped all kinds of rocks there and what not. So I had to go to see the NCC to see just what they were going to do about permitting us to keep our seaplane base there, with the docks and everything else, in view of the fact that they had just wrecked it in this way.

It was at that same meeting that we had to have clear-cut long-term planning on just what was going to happen. Were we going to be able to maintain the seaplane base in the future in spite of these changes such as we are talking about; the Rockcliffe Museum that was going to be there and the runway and that? So this business of Public Works coming up all came up at that meeting.

But that was the only time the NCC has ever invited the Canadian Owners and Pilots Association, which is a national organization, to come to a meeting. Ever since the Mile Circle problem has occurred, we never once received a letter from the NCC asking us for our opinion or giving us an opportunity to meet with them to discuss it.

**Mr. Turner (Ottawa—Carleton):** Welcome, Mr. Pepler. Your brief is excellent; one of the better ones I have—

**The Chairman:** Allow me to interrupt.

Your brief is excellent. You have described yourself as the pilots association, with a 25-member board and 20,000 members. How many people are in the Rockcliffe air base or flying club?

**Mr. Pepler:** We have about 400 members in the Rockcliffe Flying Club, and I would say out of those 400 members approximately 50 maintain their own private aircraft down at the strip. So about 50 owners, plus the flying club having about 7 aircraft in the club itself, plus 7 or 8 seaplanes parked adjacent to the aerodrome, gives you a rough idea of how active we are.

**Mr. Turner (Ottawa—Carleton):** Mr. Pepler, you indicated just a few moments ago that the club was not consulted at all by the NCC. Neither were any of the elected persons in the area, myself included, until after the fact, when the proverbial you-know-what hit the fan. I am shocked at this, because you have been there since 1961, I understand; initially incorporated in 1954, but closed for a couple of years.

I want to ask a couple of questions, one on the security factor. We heard this morning that there is an understanding—in fact, apparently it is in writing—that the security element of having the Rockcliffe Flying Club within, as you say in your brief, 3000 feet of the Mile Circle is not a major contention with the American State Department or the RCMP or the NCC today. But as these issues evolve it could be tomorrow, which could pose serious security threats to the

[Translation]

préjudice à notre base d'hydravions. L'aéroport de Rockcliffe fait également partie de la base d'hydravions et vice versa. Nos membres sont donc venus me voir pour me dire, eh, qu'allons-nous faire? C'est là que nous stationnons nos hydravions et voilà qu'ils ont déchargé toutes sortes de roches à cet endroit. J'ai donc dû aller voir la CCN pour demander ce qu'ils s'apprêtaient à faire pour nous permettre de garder notre base d'hydravions à cet endroit, avec les quais et le reste, puisqu'en procédant de cette façon, ils venaient de tout chambouler.

C'est à cette même réunion que l'on devait nous communiquer des plans à long terme clairs à propos de ce qui devait arriver. Nous devons pouvoir préserver l'avenir de la base d'hydravions malgré des bouleversements similaires à ceux dont nous parlons; le musée de Rockcliffe devait être installé à cet endroit ainsi que la piste et le reste. Donc, cette discussion à propos du rôle du ministère des Travaux publics que nous avons maintenant à également eu lieu lors de cette réunion.

Mais c'est la seule fois que la CCN a invité l'Association des propriétaires et pilotes canadiens, qui est une organisation nationale, à assister à une réunion. Depuis que le problème de du Circle a surgi, nous n'avons jamais reçu de lettre de la CCN nous demandant notre avis ou nous offrant l'occasion de les rencontrer pour en discuter.

**M. Turner (Ottawa—Carleton):** Bienvenue, monsieur Pepler. Votre mémoire est excellent, c'est l'un des meilleurs que j'ai...

**Le président:** Permettez-moi de vous interrompre.

Votre mémoire est excellent. Vous avez décrit votre organisation comme l'Association des pilotes, qui compte 20,000 membres et est dirigée par un conseil de 25 membres. Combien de gens retrouve-t-on sur la base aérienne de Rockcliffe ou au sein de l'aéroclub?

**M. Pepler:** L'aéroclub de Rockcliffe compte environ 400 membres et je dirais que, de ce nombre, environ 50 personnes ont leur propre avion sur la piste. Ainsi donc, le fait qu'en plus des avions des 50 propriétaires, l'aéroclub dispose de 7 appareils en plus de 7 ou 8 hydravions stationnés dans la zone adjacente à l'aérodrome, vous donne une idée approximative de notre degré d'activité.

**M. Turner (Ottawa—Carleton):** Monsieur Pepler, vous venez d'indiquer que le club n'a pas du tout été consulté par la CCN. Aucun des élus de la région, moi-même y compris, ne l'a été non plus tant que le fait n'a pas été accompli, c'est-à-dire quand la chose proverbiale que vous connaissez a été projetée dans le ventilateur. Je suis indigné de cette situation parce que vous occupez ce site depuis 1961, d'après mes renseignements, votre aéroclub ayant été incorporé en 1954, mais fermé durant quelques années.

J'aimerais vous poser quelques questions, et une en particulier sur le facteur sécurité. Nous avons entendu ce matin qu'il existe un accord, en fait, il semble même avoir été mis par écrit, reconnaissant l'existence de l'aéroclub de Rockcliffe à moins de 3,000 pieds du Mile Circle qui, comme vous l'indiquez dans votre document, n'est pas un sujet important de préoccupation pour le Département d'État américain, la GRC ou la CCN à l'heure actuelle du point de vue de la sécurité.

[Texte]

American embassy and eventually close your club. Do you agree with that?

• 1235

**Mr. Pepler:** You have to understand the American psyche a wee bit and one thing, Mr. Chairman—I am sure I do not have to mention this to the elected representatives of such a great country—I am really thrilled when I think that today we live in a country where licensed pilots are trusted to use such good judgment and to be so respectful of authority that we do not have any air space that is considered off limits to people who fly aircraft. I would be glad to take any one of you for a ride in my own aircraft, and I am privileged to fly within 2,000 feet of this building that we are in right today. I mean, this is wonderful to think that we have that freedom.

Let me tell you, when I fly my own aircraft to Washington, there is a big circle right around the White House. There is no going in there at all. You are not welcome to get anywhere near it.

So when you ask me that kind of a question, and I notice just what happens even in their own country where they will not trust any intruders coming anywhere near that place, it is conceivable to me that it will not be too long before the people that made that policy in Washington concerning their own are going to start looking at their other buildings around the world and saying: Hey, do we really like those little airplanes flying so close to our place?

So I would be very sceptical and I think that His Excellency the Ambassador—we also wrote to him, we have not got a reply back from him—but I think he may say: Today, this is how we feel. But I think we all have to be smart enough, Mr. Chairman, and go into the experience we have all had down through the years to know that the situation can change. We have to rely on our experience to know just what is apt to change and what is not. It is my opinion that I would not put any faith at all into a letter that would say that we do not propose to do anything on that now, because we know the situation is so vulnerable and it could change.

**Mr. Turner (Ottawa—Carleton):** Thank you. And if the club had to close, then what is described as a living aviation museum would also lose that ability for planes to fly in. Perhaps they might maintain a runway for special occasions.

**Mr. Pepler:** Mr. Chairman, I would say very, very much so. It is just almost unthinkable that you can have a closed-in museum that can capture the grandeur of what aviation has meant to Canada in the past and what it is going to mean in

[Traduction]

Mais, étant donné la manière dont de telles choses évoluent, cela pourrait devenir le cas demain, une menace grave pourrait être posée à la sécurité de l'ambassade américaine, ce qui conduirait à la fermeture de votre club. Êtes-vous d'accord avec cela?

**M. Pepler:** Il vous faut comprendre un peu la manière de penser des Américains, monsieur le président, ainsi qu'une chose. Je suis certain qu'il n'est pas nécessaire de souligner ce fait aux représentants élus d'un aussi beau pays: je suis véritablement émerveillé lorsque je pense qu'à l'heure actuelle, nous vivons dans un pays où l'on a à ce point confiance en le bon jugement et le respect de l'autorité des pilotes détenant une licence qu'il n'existe pas d'espace aérien considéré comme interdit aux gens qui pilotent des aéronefs. Je serais heureux d'emmener n'importe lequel d'entre vous faire un tour dans mon avion et vous verrez que j'ai le privilège de pouvoir voler à 2,000 pieds de cet édifice dans lequel nous trouvons maintenant. Je veux dire, cela est merveilleux de penser que nous avons cette liberté.

Laissez-moi vous dire que lorsque je vais à Washington avec mon avion, je dois tenir compte d'un grand cercle tout autour de la Maison-Blanche. Il n'est pas du tout question d'y pénétrer. On ne vous laisse pas la liberté d'en approcher du tout.

Ainsi, lorsque vous me posez ce genre de question, et que je constate ce qui se produit dans leur pays même où ils ne font pas confiance aux intrus qui s'approchent de cet endroit, je conçois bien qu'il ne faudra pas beaucoup de temps avant que les gens qui ont adopté cette politique à Washington au sujet de leurs propres ressortissants commencent à examiner la situation de leurs autres édifices un peu partout au monde. Ils diront alors: eh, aimons-nous réellement le fait que ces petits appareils volent si près de chez nous?

Cela me rend donc très sceptique et je crois que Son Excellence l'ambassadeur—nous lui avons également écrit et il ne nous a pas répondu—mais je crois qu'il pourrait dire: Aujourd'hui, voilà comment nous voyons la chose. Je pense que nous devons tous être assez intelligents, monsieur le président, pour nous fonder sur l'expérience que nous avons tous acquise au fil des années et savoir que la situation peut changer. Nous devons nous fier à notre expérience pour déterminer ce qui pourrait changer et ce qui ne devrait pas. Je ne placerais quant à moi aucune confiance dans une lettre disant que l'on n'envisage pas de faire quoi que ce soit à ce sujet maintenant, parce que nous savons que la situation est tellement entachée de vulnérabilité qu'elle pourrait changer.

**M. Turner (Ottawa—Carleton):** Merci. Et si le club devait fermer, alors ce que l'on décrit comme un musée vivant de l'aviation perdrait également la possibilité que des avions puissent y atterrir. Ils conserveront peut-être une piste pour des occasions spéciales.

**M. Pepler:** Monsieur le président, j'aimerais dire que ce sera très probablement le cas. Il est simplement quasiment impensable qu'un musée fermé à la circulation aérienne puisse capturer la grandeur de ce que l'aviation a signifié pour le



[Text]

the future. We have to have that living museum, which means you have to have the aircraft operating from it in order to enhance its image and its potential in the future.

**Mr. Turner (Ottawa—Carleton):** Mr. Chairman, as what I would call a major tourist attraction in Canada, this new aviation museum is going to be rather unique in the world, I think, and that brings me to the economic impact it can have on our region in terms of American tourists coming to visit. I can see possibly fly-ins, as you may describe them, from the U.S. where, as your brief says, there are about 800,000 registered private pilots. This would bring in a considerable amount of tourist dollars to our National Capital Region, if they were able to fly straight to the site.

**Mr. Peppler:** That is right, yes.

**Mr. Turner (Ottawa—Carleton):** I would suspect, though, that some problems with doing that would relate to immigration. I am wondering if you have had foreign fly-ins before, from the U.S. obviously, to the club area. If you did have, what arrangements were made for foreigners coming into Canada from an immigration point of view?

**Mr. Peppler:** Mr. Chairman, right now and ever since the flying club was opened and when the military moved back to Uplands Airport, the Rockcliffe Airport has been restricted to members of the Rockcliffe Flying Club. In other words, at the present time it is not a public airport. This is because of the agreement with National Defence.

Up until a short while ago, National Defence actually owned the property and for reasons of liability they just did not want it to be considered a full public airport. However, as soon as the museum is opened and the flying club can get in gear in order to look after the influx of pilots coming in, such as maybe more refuelling tanks so they can dispense the proper fuel, the quantity, etc., then the airport will be considered an open public airport.

At that time, the various aeronautical charts and the various manuals pilots use to get information on an airport such as the radio frequencies and the runways in use, etc., will be amended. Press releases will be sent out to all the major publications in the United States. Pilots will be notified through various fraternities they belong to that now Canada's number one air museum is open for business. People are invited to come right into the airport to see it themselves, and you will find from then on that the museum itself, Mr. Chairman, will attract hundreds of thousands of new visitors a year.

[Translation]

Canada dans le passé et de ce qu'elle continuera de signifier dans l'avenir. Nous devons avoir un musée vivant, ce qui veut dire que les aéronefs doivent pouvoir en décoller et y atterrir afin d'améliorer l'image de ce musée ainsi que son potentiel pour l'avenir.

**M. Turner (Ottawa—Carleton):** Monsieur le président, ce nouveau musée de l'aviation devant devenir ce que j'appellerai une des grandes attractions touristiques du Canada, il sera relativement unique au monde, je crois. Cela m'amène à l'incidence économique qu'il pourrait avoir sur la région du point du vue des touristes américains qu'il attirera. J'entrevois la possibilité d'un tourisme aérien, comme l'on peut le décrire, à partir des États-Unis où il existe, selon votre mémoire, environ 800,000 pilotes privés. Ces touristes seraient une source de revenu considérable pour notre région de la Capitale nationale s'ils pouvaient atterrir directement sur le site.

**M. Peppler:** Cela est effectivement vrai.

**M. Turner (Ottawa—Carleton):** Je suspecte cependant que cela poserait certains problèmes du point du vue de l'immigration. Je me demande si vous avez déjà reçu de tels touristes aériens à partir des États-Unis, bien évidemment dans la zone du club. Si cela a été le cas, quelles dispositions ont été prises à l'égard des étrangers qui entrent ainsi au Canada, du point de vue de l'immigration?

**M. Peppler:** Monsieur le président, à l'heure actuelle et depuis l'ouverture de l'aéroclub, depuis également que les militaires sont revenus à l'aéroport d'Uplands, l'aéroport de Rockcliffe a été restreint aux membres de l'aéroclub de Rockcliffe. En d'autres termes, pour l'instant, ce n'est pas un aéroport public. Cela est le cas à la suite d'un accord conclu avec le ministère de la Défense nationale.

Jusqu'à une date assez récente, le ministère de la Défense nationale était le propriétaire effectif de ce terrain et, pour des raisons de responsabilité civile, il ne souhaitait tout simplement pas que cet aéroport soit considéré comme pleinement public. Toutefois, dès que le musée ouvrira et que l'aéroclub pourra se doter des équipements nécessaires pour satisfaire aux besoins des pilotes qui y viendront, comme par exemple davantage de citernes de ravitaillement en essence de manière à pouvoir dispenser le carburant approprié dans la quantité requise, etc., alors l'aéroport sera considéré comme étant ouvert au public.

• 1240

À ce moment, les diverses cartes aéronautiques et les manuels que les pilotes utilisent pour obtenir des informations sur un aéroport telles que les fréquences radio et les pistes utilisées, etc., seront modifiés. Des communiqués de presse seront expédiés à toutes les principales publications des États-Unis. Les pilotes seront avertis, par l'intermédiaire de diverses associations auxquelles ils appartiennent, que le principal musée aérien du Canada est maintenant ouvert au public. Les gens seront invités à venir voir par eux-mêmes l'aéroport et vous constaterez qu'à partir de ce moment, monsieur le président, le musée attirera des centaines de milliers de nouveaux visiteurs chaque année.

[Texte]

Now, to get to your particular point, Mr. Turner, it is our intention at that point to ask Customs if they will permit aircraft to fly directly into the Rockcliffe site and clear customs right there. I have no hesitancy to say that this will be granted, because in the past when we have had seaplanes coming into the Ottawa area, that is the only base where they could land. The Customs people have always obliged us and have arranged to go right down and welcome in an American seaplane.

So the precedent has already been set. I think it is just a matter of making arrangements with them to clear into Canada any American light aircraft pilot who wants to make that his destination.

**The Chairman:** Last question, Mr. Turner.

**Mr. Turner (Ottawa—Carleton):** Thank you, Mr. Chairman.

The National Capital Commission has a mandate, Mr. Peppler, as you know, to preserve a lot of the unique features and historical aspects of our National Capital Region. Would you give us a little bit of the important history—and I think of World War II, for example—that is a part of the Rockcliffe Flying Club and the location where you are now situated?

**Mr. Peppler:** The Rockcliffe aerodrome, Mr. Chairman, is one of Canada's oldest aerodrome sites. I know it goes back as far back as 1919, and I do not know how long before that time it was active. But it has been a military base while the Uplands Airport was the civil base.

During World War II, for instance, it was a very active communications flight. It may be interesting to know that, because it was a military airport serving the capital city, the communications flight used to leave Rockcliffe directly for London, England, with communications directly to Prime Minister Winston Churchill and other chiefs of staff of the various services. So during World War II, it was a very important communications airport for the military, and immediately following World War II it was used by 408 Squadron, which was the leading military squadron to photograph all of Canada, which was necessary to make new maps and this sort of thing.

So it has had a very distinguished history down through the years. As I mentioned in my brief, Mr. Chairman, it happens to be the only land and water aerodrome in eastern Canada and, aside from Boston, in United States. You have a very big ramp that goes right down into the water, which means that aircraft such as the CL-215 water bomber, which is made at Canadair... The first prototype aircraft had to land at the Rockcliffe Airport, went down the slipway into the water, and everybody held their breath because they did not know whether or not it was going to leak. This was a very heavy airplane, and had they not been able to use Rockcliffe, they would have had to go to Boston.

[Traduction]

Maintenant, pour en arriver au point que vous avez soulevé, monsieur Turner, nous avons l'intention à ce moment de demander aux Douanes d'autoriser les aéronefs à se poser directement sur le site de Rockcliffe et à passer les douanes à cet endroit. Je n'hésite pas à dire que ce privilège sera accordé puisque, dans le passé, des hydravions sont venus dans la région d'Ottawa, c'est-à-dire à la seule base où ils pouvaient se poser. Les gens des Douanes nous ont toujours facilité les choses et se sont arrangés pour venir accueillir un hydravion américain.

Le précédent existe donc. Je crois qu'il faudra simplement conclure les accords nécessaires avec eux pour que n'importe quel pilote d'avion léger américain qui souhaite se poser à cet endroit puisse y passer les formalités de douanes.

**Le président:** Une dernière question, monsieur Turner.

**M. Turner (Ottawa—Carleton):** Merci, monsieur le président.

Comme vous le savez, monsieur Peppler, la Commission de la Capitale Nationale a pour mandat de préserver un grand nombre des caractéristiques uniques et des aspects historiques de notre région de la Capitale nationale. Pourriez-vous nous donner un bref aperçu de l'importance historique—et je pense à la Deuxième Guerre mondiale, par exemple—de l'aéroclub de Rockcliffe et du site où vous êtes maintenant installés?

**M. Peppler:** Monsieur le président, l'aérodrome de Rockcliffe est l'un des plus anciens du Canada. Je sais qu'il existait déjà en 1919 même si je ne sais pas depuis combien de temps il était exploité à cette époque. Mais c'était une base militaire alors que l'aéroport de Uplands était une base civile.

Durant la Seconde Guerre mondiale, par exemple, c'était un endroit très actif du point de vue des vols de communications. Il est peut-être intéressant de noter que, comme il s'agissait d'un aéroport militaire desservant la capitale, les vols de communications quittaient directement Rockcliffe pour Londres, en Angleterre, pour amener des messages directement au Premier ministre Winston Churchill ainsi qu'aux chefs d'état-major des diverses armées. Durant la Seconde Guerre mondiale, il s'agissait donc d'un aéroport de communications très important pour les militaires et, immédiatement après la guerre, il a été utilisé par l'escadrille 408 qui a été l'escadrille militaire la plus employée pour photographier l'ensemble du Canada, ce qui était nécessaire pour établir de nouvelles cartes et autres choses du genre.

Au fil des années, il a donc connu une histoire exceptionnelle. Comme je l'ai mentionné dans mon mémoire, monsieur le président, il s'agit du seul aérodrome pouvant accueillir également des hydravions dans l'est du Canada et, à part Boston, aux États-Unis. On y a installé un très grand plan incliné qui descend jusque dans l'eau, ce qui permet à des appareils comme le CL-215, le bombardier à eau fait par Canadair... Le premier prototype de cet appareil a dû atterrir à l'aéroport de Rockcliffe puis il est descendu le long du plan incliné jusque dans l'eau, et tout le monde a retenu son souffle parce qu'on ne savait pas si des voies d'eau allaient ou non se développer. Cet aéronef était lourd et s'il n'avait pas été



[Text]

That slipway is still there. It held many heavy aircraft during the war, such as the Canso, known also as the PBY-Canso. So that slipway that goes into the water is still there, very serviceable, and it is being used almost every day by members of the Rockcliffe boat club in order to put their boats into the water from their trailers. So it has a very significant historic background, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Peppler, I want to thank you very much. Mr. Turner just got a call and had to go to see a Minister. He has been trying to see a Minister. He apologizes for not being here, but that was his last question.

I have Mr. Angus and some other members before 1 p.m. My only interjection is: That slipway never handled Howard Hughes' *Spruce Goose*, did it?

**Mr. Peppler:** No. It could.

**The Chairman:** Fine. Mr. Angus.

• 1245

**Mr. Angus:** One question of clarification, Mr. Peppler: In your response to Mr. Turner about consultation, I was not sure whether you were answering with your COPA hat on, or with—I assume—the hat of a member of the flying club at Rockcliffe, in terms of whether or not there has been any consultation.

**Mr. Peppler:** To the best of my knowledge, the Rockcliffe Flying Club was not directly consulted. I try to maintain an interest in all various aviation activities around the city and by sheer coincidence I was at a meeting where Mr. Bob Bradford, who is in charge of the new museum, happened to be present. I just happened to ask him if he had noticed in the paper that they were thinking of building a U.S. embassy on the site just along the side. He replied that he was quite worried about it himself.

Some of the other Rockcliffe Flying Club people were around and we got them in our circle and asked what they thought of this. They said that they had heard the news too; they had read it in *The Citizen*.

So, in answer to your question, to the best of my knowledge the flying club was not consulted ahead of time.

**Mr. Angus:** Nor was COPA?

**Mr. Peppler:** No.

**Mr. Angus:** I must say first that your brief is very good. It really makes everything clear, as it usually does.

**Mr. Peppler:** Thank you.

[Translation]

possible de lui faire utiliser Rockcliffe, il aurait fallu l'envoyer à Boston.

Ce plan incliné existe toujours. Il a accueilli bien des aéronefs lourds durant la guerre, comme par exemple le Canso, que l'on appelle également le PBY-Canso. Ce plan incliné qui descend jusque dans l'eau existe donc encore, il est en très bon état et les membres du club nautique de Rockcliffe l'utilisent presque chaque jour pour descendre leurs remorques et mettre leurs bateaux à l'eau. Les antécédents historiques de l'aéroport sont donc très importants, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Peppler, j'aimerais vous adresser tous mes remerciements. M. Turner vient d'être appelé au téléphone et il a dû aller voir un ministre. Il s'efforçait de le voir. Il demande qu'on l'excuse de son absence mais il s'agissait de sa dernière question.

J'ai encore le nom de M. Angus ainsi que celui d'autres membres avant 13 heures. Mon seul commentaire est le suivant: Ce plan incliné n'a jamais servi au *Spruce Goose* de Howard Hughes, n'est-ce pas?

**M. Peppler:** Non. Mais il pourrait.

**Le président:** Bien. Monsieur Angus.

**M. Angus:** Une question de clarification, monsieur Peppler: lorsque vous avez répondu à M. Turner à propos de la question de la consultation, je n'ai pu déterminer si vous répondiez pour le compte de votre association ou, je suppose, en tant que membre de l'aéroclub de Rockcliffe, pour ce qui est de savoir s'il y a eu ou non consultation.

**M. Peppler:** Au mieux de mes connaissances, l'aéroclub de Rockcliffe n'a pas été directement consulté. Je m'efforce de préserver un certain intérêt pour toutes les diverses activités aéronautiques de la ville et, par pure coïncidence, je me trouvais à une réunion à laquelle M. Bob Bradford, le responsable du nouveau musée, assistait. J'ai eu l'idée de lui demander s'il avait remarqué dans le document que la construction d'une ambassade américaine était envisagée près du site, juste le long du côté. Il a répondu qu'il s'en souciait beaucoup lui-même.

Certains des autres membres de l'aéroclub de Rockcliffe se trouvaient autour et nous les avons réunis pour leur demander ce qu'ils pensaient de tout ça. Ils ont déclaré avoir entendu la nouvelle eux aussi; ils l'avaient lue dans le *Citizen*.

Donc, pour répondre à votre question, au mieux de mes connaissances, l'aéroclub n'a pas été consulté d'avance.

**M. Angus:** L'Association des propriétaires et pilotes canadiens non plus?

**M. Peppler:** Non.

**M. Angus:** Je dois dire tout d'abord que votre mémoire est excellent. Il clarifie chaque chose, comme c'est le cas d'habitude.

**M. Peppler:** Merci.

[Texte]

**Mr. Angus:** I wonder if you could provide us, at some other point, with any of the data regarding the use of the Rockcliffe Airport—the number of aircraft based there, the number of take-offs, the number of landings, perhaps over the last 10 years—and, if you could, a comparison with other similar airports. I am not asking you to give this to us off the top of your head, but if you could supply it to the clerk I think it would be very useful information, particularly as it relates to the future.

**Mr. Pepler:** Yes.

**Mr. Angus:** With the museum in place and the kind of traffic you expect, we will get a better idea of what the problems might be.

**Mr. Pepler:** I can say that first of all the airport is capable of handling considerable traffic.

Several years ago we got special permission for a one day fly-in, just because we wanted people to see the museum, the new aircraft we had, so we invited all the other aircraft from Montreal down to Toronto. We just put out a general publicity telling pilots that on this one day they were privileged to come in. I think we have had as many as 200 aircraft flying in at one time. There was no problem whatsoever. The airport easily accommodated that many as a very orderly flow of traffic.

There is not another airport in Canada situated in such an area that has as many good neighbours. This is because the main runway, the east runway, is adjacent to the river and all the circuits are done over the river area. Because of the NCC zoning you do not have any buildings at either end of the runway so you do not get any noise complaints at all.

I feel that this is going to be the case in the future. It is so well located. It is only a few miles away from where we are sitting right here, but still it does not bother anybody.

So with the number of movements we have today—a movement is usually referred to as a take-off and landing—I would say we are showing about 100 movements a day right now on an average and that could easily increase to 1,000 without anyone actually knowing about it right now.

Once the museum is put up and operating and publicity gets out that people are now privileged to come and use the Rockcliffe Airport in order to gain access to the museum, I foresee that we will probably triple the number of movements into that airport and there should be no problem whatsoever with being able to handle it.

It is just an excellent facility all around.

**Mr. Benjamin:** In other words, you have 300,000 to 400,000 movements a year at the moment?

**Mr. Pepler:** That seems a bit high at the moment, Mr. Benjamin.

[Traduction]

**M. Angus:** Je me demande si vous pourriez nous fournir, à un certain moment, quelques données au sujet de l'utilisation de l'aéroport de Rockcliffe: le nombre d'appareils qui y sont basés, le nombre de décollages, le nombre d'atterrissages, peut-être au cours des 10 dernières années, ainsi que, si vous pouvez, une comparaison avec des aéroports similaires. Je ne vous demande pas de nous fournir ces renseignements de mémoire mais, si vous pouviez les transmettre au greffier, je crois qu'ils seraient très utiles, surtout pour tout ce qui touche à l'avenir.

**M. Pepler:** Oui.

**M. Angus:** Une fois que le musée commencera à être exploité et que le genre de circulation aérienne que vous prévoyez se concrétisera, nous aurons une meilleure idée de ce que peuvent être les problèmes.

**M. Pepler:** Je peux dire tout d'abord que l'aéroport peut accueillir un volume considérable de circulation aérienne.

Il y a plusieurs années, nous avons eu une permission spéciale, pour une journée, de faire venir des avions d'ailleurs pour une visite. Nous l'avons fait parce que nous voulions que des gens voient le musée ainsi que les nouveaux aéronefs dont nous disposions et nous avons donc invité tous les autres propriétaires d'appareils de Montréal à Toronto. Nous avons diffusé de la publicité générale indiquant aux pilotes que, durant cette journée, ils avaient le droit de venir. Je pense qu'à un moment donné, près de 200 avions sont arrivés. Il n'y a eu aucune problème. L'aéroport accueille facilement et de manière très ordonnée une telle circulation.

Au Canada, il n'existe pas d'autre aéroport situé dans une telle zone qui ait autant de bons voisins. Cela est dû au fait que la piste principale, la piste est, est adjacente à la rivière et que tous les circuits se font au-dessus de cette dernière. De plus, à cause du zonage de la CCN, il n'y a d'édifices à aucune des extrémités de la piste et personne ne se plaint donc du bruit.

Je crois que cette situation prévaudra encore à l'avenir. Cet aéroport est tellement bien situé. Il n'est qu'à quelques kilomètres de là où nous nous trouvons maintenant, mais il ne gêne quand même personne.

Donc, étant donné le nombre de mouvements aériens que nous avons aujourd'hui—on définit généralement un mouvement comme un décollage et un atterrissage—je dirais que nous en sommes à environ 100 mouvements par jour maintenant en moyenne et que cela pourrait atteindre 1,000 sans que personne n'en prenne effectivement note maintenant.

Une fois que le musée sera ouvert et que les gens sauront qu'ils peuvent dorénavant venir et utiliser l'aéroport de Rockcliffe pour y accéder, je prévois que cet aéroport connaîtra probablement le triple du nombre de mouvements actuels et qu'il n'y aura aucun problème pour ce qui est d'accueillir une telle circulation.

Il s'agit tout simplement d'un excellent complexe à tous égards.

**M. Benjamin:** En d'autres termes, pour l'instant, l'aéroport connaît de 300,000 à 400,000 mouvements par année?

**M. Pepler:** Ce nombre semble un peu élevé pour l'instant, monsieur Benjamin.



[Text]

**Mr. Benjamin:** You said there were 100 a day.

• 1250

**Mr. Peppler:** But when you have weather like we have had the last few days . . . But on the good flying days, knowing the number of students they have and how many aircraft are landing and taking off, I think 100 is quite reliable. Maybe I should say 100 movements on the days they are flying.

**Mr. Benjamin:** Then you are looking at 200,000 or 250,000 a year, anyway.

**Mr. Peppler:** I would say so, yes.

**Mr. Benjamin:** Who keeps the books about that airport? We have DND and MOT and NCC and the flying club. Who keeps the statistics? Where can we get the figures?

**Mr. Peppler:** Actually, the only place you will get those right now, sir, is from the Rockcliffe Flying Club themselves, because they operate a school. They have all the aircraft listed and logged. They know when the aircraft took off and when it landed.

As far as the individual aircraft owner is concerned, you are going to have to ask each individual one of them, because so many of them will just go out in the evening, for instance, and do a few circuits on their own and they are not obliged to tell anyone. You see, there is no control tower there. They took the control tower out when the STOL disappeared.

**Mr. Benjamin:** Then no log is kept of the local owners or transients who come in one day and go out the next.

**Mr. Peppler:** The transients have to sign the aircraft register, but the local people who go out every night to fly their own aircraft do not have to notify them. They are on their own radio, of course. But the only way you would really get that statistical information would be to ask every single owner how much flying he did.

But if it was important to the committee, Mr. Chairman, I would certainly be glad to get a survey done and let you know exactly what the activity is.

**Mr. Benjamin:** Even what is logged by the students and by transient traffic . . . even if we could have that . . . That you would have a record of?

**Mr. Peppler:** Yes.

**The Chairman:** That would be helpful. That would be appreciated.

**Mr. Peppler:** Yes, okay.

**Mr. Benjamin:** If they do what they think they would like to do, I do not see a long, long future for Rockcliffe Airport. I just do not.

**Mr. Reid:** I am somewhat confused and I would like to come back to basics. I understood, Mr. Peppler, you to say that with the completion of the National Aviation Museum the Rockcliffe aerodrome as it now is would move to the museum. And keep in mind—and I think you were here while Mrs. Pigott

[Translation]

**M. Benjamin:** Vous avez dit qu'il y a 100 mouvements par jour.

**M. Peppler:** Mais, avec le temps qu'il a fait dernièrement . . . Par contre, lorsqu'il fait beau, et sachant combien d'élèves ils ont, ainsi que le nombre de départs et d'arrivées, je crois qu'on peut avancer le chiffre de 100. Peut-être devrais-je ajouter les jours de vol.

**M. Benjamin:** C'est donc 200,000 à 250,000 par année que vous visez, de toute façon.

**M. Peppler:** C'est bien cela, oui.

**M. Benjamin:** Qui tient les registres de cet aéroport? On parle de la Défense nationale, du ministère des Transports, de la CCN et du club d'aviation. Qui s'occupe des statistiques? Où peut-on obtenir ces chiffres?

**M. Peppler:** En fait, le seul endroit où l'on peut obtenir ces chiffres présentement, c'est au Club d'aviation de Rockcliffe parce qu'ils ont une école. Ils ont une liste de tous les avions ainsi que des vols effectués. Ils savent quand chaque avion a décollé et atterri.

En ce qui concerne les propriétaires des avions, il va falloir que vous les contactiez personnellement parce que bon nombre d'entre eux ne volent qu'en soirée, par exemple. Ils font quelques circuits de leur propre initiative et ne sont pas obligés d'avertir personne. Voyez-vous, il n'y a pas de tour de contrôle à cet endroit. Ils l'ont enlevée en même temps que l'ADAC.

**M. Benjamin:** Il n'y a donc pas de registre des propriétaires locaux ou des pilotes de passage.

**M. Peppler:** Les pilotes de passage doivent signer le registre des aéronefs, mais les pilotes locaux qui sortent chaque soir piloter leur avion n'ont pas besoin de les avertir. Ils sont en liaison par radio, bien entendu. Mais, la seule façon d'obtenir ces statistiques serait de demander à chaque propriétaire d'aéronef combien d'heures de vol il a ajouté à son crédit.

Toutefois, s'il est important que le Comité le sache, monsieur le président, je me ferai un plaisir de faire effectuer un sondage et je vous laisserai savoir ce qu'il en est.

**M. Benjamin:** Si l'on pouvait juste avoir le nombre d'heures de vol des élèves et des pilotes de passage . . . Vous avez un registre de cela, n'est-ce pas?

**M. Peppler:** Oui.

**Le président:** Cela nous aiderait. Nous vous en serions reconnaissants.

**M. Peppler:** Oui, d'accord.

**M. Benjamin:** S'ils font ce qu'ils envisagent de faire, je ne vois pas comment l'aéroport de Rockcliffe pourrait continuer à survivre longtemps encore. Je ne vois vraiment pas.

**M. Reid:** Je suis un peu confus et je voudrais que l'on en revienne au problème fondamental. Si j'ai bien compris, monsieur Peppler, vous avez dit qu'une fois le Musée national de l'aviation terminé, l'aérodrome de Rockcliffe tel qu'il existe présentement serait intégré au musée. Et, si je me souviens

## [Texte]

was making her presentation—you have referred to a closed-in museum, and she made comment that there would be at least one runway still available. I am interested in history from an interest point of view, but I am concerned with the point at issue, and that is the location of an embassy in Mile Circle.

What is the future, apart altogether from this Mile Circle embassy, of the Rockcliffe Airport if you agree that the National Aviation Museum is going to be developed? If you agree that the National Capital Commission will build its highway, which will cut across some of the runways already in position, what is the use of talking about a potential of what is and can be without taking those things into consideration? You are not going to have the runways available to have these 100,000 flights per year.

**An hon. member:** They are making a runway farther east.

**Mr. Reid:** So there is going to be a limited runway availability after the new developments go in.

**Mr. Peppler:** Mr. Chairman, I am sure glad Mr. Reid asked that question, because I could tell the way the NCC witnesses were answering it just was not quite right. It is true the NCC roadway is going to cut off a slice of Rockcliffe Airport. But it is not cutting off the runway itself. It is cutting off the ends on the other side of the runway. So actually the runway, which is 4,200 feet long, is still going to stay the full width. But this roadway—and Mr. Chairman, I did send you a copy of my original . . . a plan of the Rockcliffe Airport, and it showed the roadway going there. But the area that is going to be used up by the NCC putting their roadway through actually does not infringe on the length of that present runway whatsoever. So we are not a bit concerned about that.

• 1255

In so far as future operations are concerned, I feel that when you look at the entire operation of that airport relative to the other airports, in the years ahead it is going to become a far more important facility aside from allowing people to go into the museum. I would not be surprised to know that sometime the people operating the smaller aircraft, including The Ottawa Flying Club at Uplands Airport, are going to receive a nice letter from the Hon. Don Mazankowski saying that we have now decided that Uplands Airport is getting busier with air carrier aircraft and would it not be nice if all the flying training could move off. Maybe we will see the day when the flying club out at Uplands Airport and the flying club at Rockcliffe will get together.

Now you have compatible tracking, you have all the smaller aircraft operating within their own speed regimes there and the Uplands Airport is going to be handling the air carrier and the military, so I think in the future, aside from what we have discussed here today, that the Rockcliffe facility could become far more important as an air facility for the greater Ottawa capital area than it is today. Thank you.

**Mr. Reid:** One last question. Again, Mr. Peppler, in response to a question put to you by Mr. Turner, you talked in terms of a closed-in museum.

## [Traduction]

bien—vous étiez ici, je crois, lorsque M<sup>me</sup> Pigott a fait son exposé—vous avez parlé d'un musée à accès restreint, et elle a mentionné qu'il y aurait au moins une piste disponible. Je m'intéresse au côté historique, mais, ce qui me préoccupe, c'est le choix de *Mile Circle* pour l'emplacement d'une ambassade.

Outre la question du *Mile Circle*, quel avenir réserve-t-on à l'aéroport de Rockcliffe si on y exploite un Musée national de l'aviation? Si la Commission de la Capitale nationale construit une route qui traversera certaines pistes déjà existantes, à quoi cela sert-il de parler de différentes possibilités si l'on ne tient pas compte de ces faits? On ne pourra se servir des pistes pour les 100,000 vols annuels.

**Une voix:** Ils font une piste plus à l'est.

**M. Reid:** Ainsi, une fois les travaux terminés, l'accès aux pistes sera restreint.

**M. Peppler:** Monsieur le président, je suis content que M. Reid ait posé cette question, parce que d'après les réponses des représentants de la CCN, je savais que quelque chose n'allait pas. Il est vrai que la route de la CCN amputera une partie de l'aéroport de Rockcliffe, mais elle n'amputera pas la piste elle-même, seulement les extrémités de l'autre côté de la piste. En fait, la piste qui est longue de 4,200 pieds demeurera intacte. Mais, la route—et, monsieur le président, je vous ai fait parvenir un double de mon original . . . un plan de l'aéroport de Rockcliffe qui indiquait le tracé de la route. Mais, la zone dans laquelle elle doit être construite ne menace aucunement de réduire la longueur de la piste actuelle. Nous ne nous faisons aucun souci à ce sujet.

Dans la mesure où l'on parle des activités futures et, si l'on regarde l'ensemble des activités de cet aéroport par rapport aux autres aéroports, je crois qu'il pourrait éventuellement devenir un grand centre d'aviation en plus de permettre d'accéder au musée. Je ne serais pas surpris si, à un moment donné, les pilotes de petits aéronefs, y compris les responsables du club d'aviation d'Ottawa à l'aéroport d'Uplands recevaient une belle lettre de l'honorable Don Mazankowski leur disant que le trafic aérien à Uplands augmente de plus en plus et qu'il faudrait peut-être que les cours de pilotage se donnent ailleurs. Il se pourrait même qu'un jour les clubs d'aviation d'Uplands et de Rockcliffe se fusionnent.

On y trouve le même genre de pistes, des petits aéronefs qui volent suivant un régime qui leur est propre. L'aéroport d'Uplands pourrait s'occuper des avions commerciaux et militaires. Par conséquent, et, indépendamment de ce dont nous avons parlé aujourd'hui, je crois que l'aéroport de Rockcliffe pourrait éventuellement devenir un centre d'aviation beaucoup plus important qu'il ne l'est actuellement pour la capitale nationale. Merci.

**M. Reid:** Une dernière question. Monsieur Peppler, en réponse à une question de M. Turner, vous avez parlé d'un musée à accès restreint.



[Text]

**Mr. Peppler:** Yes.

**Mr. Reid:** And the impairment of the activities at the museum by reason thereof. At the same time, in your brief you made comment about the activities of the museum being impaired by reason of, not the embassy going to Mile Circle, but by reason of the reduction of the runways and the activity of the Rockcliffe Airport.

**Mr. Peppler:** Yes.

**Mr. Reid:** And so, one way you are saying you have to develop its potential because you are saying it is just as good as it ever was. And on the other side you are saying no, it is going to be impaired.

**Mr. Peppler:** I am sorry, Mr. Reid. I meant to answer that as part two but I got carried away with enthusiasm.

What we mean when we say a closed-in museum is a museum, in this case, that does not have air access to it. That is to say, a museum that you have a fence around. Forget all about the runways being there. The only way you can get aircraft in and out would be to take them apart, truck them in and then put the wings on and everything back again. That is what we mean by a closed-in museum.

**Mr. Reid:** But that is not in fact what is going to take place either from Mrs. Pigott or by yourselves. So why are we addressing the subject of a closed-in museum?

**Mr. Peppler:** Because the people who operate the museum, who I discussed this with and who expressed concern, said that if we ever lose that airport, then we are going to be just like any other closed-in museum. That means that it is going to lose the impact of having the scenario of aircraft landing and taking off as people are viewing the aircraft in the hangar. The atmosphere, the environment in which that museum is located and which is intended to enhance its significance, will be lost completely, because the flying club will not be there, the museum will not be able to fly in any big aircraft any more and so the closed-in part, if you want to just imagine what people mean by saying closed-in, is just a museum like you have elsewhere in town where the only way you can get to it is by automobile or, in this case, trucking the aircraft in and out. And it would just lose its significance.

So that is what I intended to convey, Mr. Chairman, when I used the term "closed-in museum". It just means that it is a museum that in this case, because we are talking about an air museum, would be a museum that is closed in, meaning you cannot get air access to it.

**Mr. Reid:** Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Reid. I do not see any other questioners. Just perhaps a couple, Mr. Peppler, to clarify something you said earlier. What is the distance that is the nearest you can approach the White House in the American situation? What is the number of miles or kilometres that is *verboden*, prohibited airspace?

**Mr. Peppler:** You mean in Washington? Five miles.

[Translation]

**M. Peppler:** Oui.

**M. Reid:** Et la diminution des activités du musée. Vous avez également mentionné dans votre exposé que les activités du musée seraient restreintes non pas parce qu'une ambassade serait construite au Mile Circle, mais parce que les pistes seraient raccourcies et qu'il y aurait moins d'activité à l'aéroport de Rockcliffe.

**M. Peppler:** Oui.

**M. Reid:** Ainsi, d'une part, vous dites qu'il faut le mettre en valeur parce qu'il présente de bonnes possibilités. D'autre part, vous dites que les activités seront restreintes.

**M. Peppler:** Je m'excuse, monsieur Reid. Je voulais répondre à cette question dans un deuxième temps. mais je me suis laissé emporté par mon enthousiasme.

Lorsque nous parlons d'un musée à accès restreint, nous parlons, dans ce cas-ci, d'un musée auquel il est impossible d'accéder par voie aérienne. En d'autres termes, un musée entouré d'une clôture. Oubliez toutes les pistes. La seule façon qu'un aéronef pourrait y entrer ou en sortir serait par pièces détachées transportées par camion. C'est ce que nous entendons par musée à accès restreint.

**M. Reid:** Mais, si l'on juge d'après vos propos et ceux de M<sup>me</sup> Pigott, ce n'est pas vraiment ce qui se passera. Alors, pourquoi parler d'un musée à accès restreint.

**M. Peppler:** Parce que les dirigeants du musée que j'ai consultés sont inquiets. Ils croient que sans l'aéroport, le musée sera semblable à tous les autres musées. En d'autres termes, il sera impossible de voir des avions décoller et atterrir tout en visitant l'exposition dans le hangar. L'atmosphère que l'on tente de recréer pour en rehausser l'importance sera perdue à jamais parce que le club d'aviation n'y sera plus, parce qu'il ne sera plus possible d'y faire venir de gros avions. Ainsi, lorsqu'on parle d'accès restreint, on parle d'un musée comme on en retrouve ailleurs en ville où la seule façon de s'y rendre est en automobile. Dans ce cas-ci, les avions s'y rendraient par camion en pièces détachées, et le musée perdrait tout son attrait.

C'est ce que j'ai voulu dire, monsieur le président, lorsque j'ai employé l'expression «musée à accès restreint». C'est tout simplement un musée qui, dans ce cas-ci, parce que nous parlons d'un musée d'aviation, serait fermé à la circulation aérienne, c'est-à-dire auquel on ne pourrait avoir accès par avion.

**M. Reid:** Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Reid. Je ne crois pas qu'il y ait d'autres questions. J'aimerais cependant clarifier certaines choses avec vous, monsieur Peppler. Quelle est la plus proche distance à laquelle on peut s'approcher de la Maison Blanche aux États-Unis? Quel est l'espace aérien interdit, en milles ou en kilomètres?

**M. Peppler:** Vous voulez dire à Washington? Cinq milles.

[*Texte*]

**The Chairman:** Five miles?

**Mr. Pepler:** Five miles, yes.

**The Chairman:** So if you used that same criteria with Rockcliffe air base and/or the American embassies . . .

**Mr. Pepler:** You would have to close it.

**The Chairman:** What did you think when you heard the chairman of the NCC say earlier that at the moment the plan is to have buildings four or five storeys high. I think that is what she said earlier. I mean, any building, would four or five storeys high bother you?

• 1300

**Mr. Pepler:** I must admit I am very taken aback on that. The present zoning criteria, and here again, Mr. Chairman, I am not talking about land zoning like usually you talk about, I am talking about the zoning the Department of Transport has for licensing only, is 1:40, and they are flying out of there at night. It is 1:20 by day; 1:40 by night. It would seem to me if you are putting up a five-storey building so close that you are coming awfully close to infringing on the licensing criteria that Transport Canada uses that in itself would jeopardize the future of that airport as a licensed base.

**The Chairman:** Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, further to this, a supplementary, if you do not mind. The NCC says that once the roadway is in and they are doing their greenbelt development and what not, they will be taking off some of the west end of that runway and extending it eastwards—they will be moving the runway further east. And then it struck me that where the U.S. ambassador's residence is—they say they want 10 or 12 acres—they have 12 acres there. If the chancery were to be put up on the same grounds as the ambassador's residence, how far would that be from your airport runway? Would it be beyond the five miles?

**Mr. Pepler:** Yes, a couple of miles. There would be no problem there, because right now where those buildings are you if you add another building or two where there are already buildings, there is no problem. You see, the advantage is that as soon as you take off to the west and you clear that area, we always do a turn to the right and get over the river just to be good neighbours and avoid noise.

**Mr. Benjamin:** And you have to turn left to go over the ambassador's residence.

**Mr. Pepler:** That is right, yes, so that would not be a problem.

**Mr. Benjamin:** Do you see as an alternate solution the location of their chancery on the same acreage, the 12 acres they already have in Rockcliffe, next to the ambassador's residence, as a reasonable solution to the problem?

**Mr. Pepler:** Yes, I do sir. I think that would be an excellent solution. As far as the operations of the airport are concerned, it would not make any difference today. We could just operate the way we are. There would be no problem that way at all. That is a good suggestion.

[*Traduction*]

**Le président:** Cinq milles?

**M. Pepler:** Cinq milles, oui.

**Le président:** Alors si on applique le même critère pour l'aéroport de Rockcliffe et l'ambassade américaine . . .

**M. Pepler:** Il faudrait le fermer.

**Le président:** Quelle a été votre réaction lorsque la présidente de la CCN a mentionné qu'il était prévu de construire des édifices de quatre ou cinq étages. Je crois que c'est ce qu'elle a dit. Enfin, est-ce que vous voyez des inconvénients à construire des édifices de quatre ou cinq étages?

**M. Pepler:** Je ne sais vraiment pas quoi répondre. Le zonage actuel, et, encore une fois, monsieur le président, je ne parle pas du zonage au sens habituel du terme, mais du zonage utilisé par le ministère des Transports aux fins exclusives de l'accréditation, qui est de 1:20 le jour et 1:40 la nuit. Il me semble qu'en construisant un édifice de cinq étages tout près, on risque plus ou moins d'enfreindre les conditions d'accréditation établies par Transports Canada, ce qui pourrait remettre en question l'avenir de cet aéroport en tant qu'installation accréditée.

**Le président:** Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, à la suite de ce qui vient d'être dit, j'aimerais poser une autre question, si vous le permettez. La CCN affirme qu'une fois la route terminée et l'espace vert aménagé, ils retrancheront l'extrémité ouest de la piste pour l'allonger à l'est. C'est alors que cela m'a frappé. Le terrain sur lequel est situé la résidence de l'ambassadeur des États-Unis couvre une superficie de 12 acres. C'est ce que l'on veut, 10 ou 12 acres. Si l'on construisait la chancellerie sur le même terrain que la résidence de l'ambassadeur, à combien de distance serait-elle de l'aéroport? À plus de cinq milles?

**M. Pepler:** Oui, quelques milles. Ce ne serait pas un problème parce que si on regarde où ces édifices sont situés à l'heure actuelle, rien n'empêche d'en ajouter un ou deux autres. L'avantage, voyez-vous, c'est que dès qu'un avion décolle en direction ouest au-dessus de ce secteur, il fait un virage à droite en direction de la rivière par respect pour les résidents du quartier et pour éliminer le bruit.

**M. Benjamin:** Et il faut virer à gauche pour survoler la résidence de l'ambassadeur.

**M. Pepler:** C'est bien cela, oui, de sorte qu'il n'y aurait pas de problème.

**M. Benjamin:** Accepteriez-vous, comme solution de rechange, que l'on construise la chancellerie à côté de la résidence de l'ambassadeur, sur le même terrain de 12 acres qu'ils possèdent à Rockcliffe?

**M. Pepler:** Oui, je crois que ce serait une excellente solution. Les activités de l'aéroport ne seraient pas touchées. Nous pourrions continuer à fonctionner comme nous l'avons toujours fait. Il n'y aurait aucun problème de ce côté-là. C'est une bonne suggestion.



[Text]

**Mr. Benjamin:** That is my solution, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I must say, Mr. Benjamin, that is a most interesting proposition which I must say I think one has to assess.

**Mr. Benjamin:** If the Americans do not like it, too bad.

**The Chairman:** I think we will have to discuss that, Mr. Benjamin.

Just two short questions and short answers. In your discussions with Commissioner Simmonds, was there any discussion about what the RCMP may want to do with the air base; that they themselves in future development are looking to have that runway used by the police?

**Mr. Pepler:** I do not think the RCMP is concerned with that operation per se, Mr. Chairman. What Commissioner Simmonds was telling us yesterday was that all security at every airport in Canada is going to have to be increased significantly in order to take care of the new threats. We did not get down to specific sites.

**The Chairman:** Mr. Pepler, because of a couple of conversations I have had, perhaps they were members of the Rockcliffe Flying Club, I do not know, and in a letter to me, which is not before the committee, it was pointed out that part of the use of Mile Circle is the potential, in those dire circumstances when you have a problem with a plane, it is in effect an emergency landing strip in terms of all the training and piloting. Would you elaborate on that concept for the committee, please?

**Mr. Pepler:** I would be glad to elaborate on that. The prevailing winds are from the west, so I would say that 80% of our operations are to the west. Now, aircraft are very safe today, and I can say that in the over 25 years I have been operating out of the Rockcliffe air base, I actually do not know of one case, although I think I have heard of a couple that happened but I did not have a chance to get the factual information, where on take-off the engine faltered and the aircraft had to make a landing. Having been a flying instructor for several years myself, I know we always teach the pilots that when you have an engine failure you glide straight ahead. You do not dare do a turn back because you will stall, with dire consequences.

• 1305

So when the aircraft does take off and starts to climb away, the pilot always monitors the engine very carefully. If he does have any trouble with the engine and it falters or quits altogether, he is supposed to glide straight ahead. I can say that right now the Mile Circle is our favourite haven and forced landing area, and that is the site we would much prefer to use than any other site in the event we have an engine failure.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Pepler.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, I have a supplementary, if I may.

**The Chairman:** Yes, a supplementary.

[Translation]

**M. Benjamin:** C'est la solution que je propose, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Benjamin, votre proposition est fort intéressante et mérite qu'on s'y arrête.

**M. Benjamin:** Si les Américains n'aiment pas l'idée, tant pis.

**Le président:** Il faudrait en reparler, monsieur Benjamin.

J'ai juste deux autres petites questions à vous poser. Lors de vos entretiens avec le commissaire Simmonds, a-t-il été question de ce que la Gendarmerie royale voulait faire avec la base d'aviation; de la possibilité que cette piste soit utilisée par les agents?

**M. Pepler:** Je ne crois pas que la Gendarmerie royale s'y intéresse comme telle, monsieur le président. Ce que le commissaire Simmonds nous disait hier, c'est qu'il fallait accroître considérablement la sécurité dans chaque aéroport canadien pour faire face aux nouvelles menaces. Nous n'avons pas parlé d'endroits précis.

**Le président:** Monsieur Pepler, à la suite des entretiens que j'ai eus avec des gens qui faisaient sans doute partie du Club d'aviation de Rockcliffe, je n'en suis pas certain, et de la lettre que j'ai reçue, mais que je n'ai pas déposée devant le Comité, il semble que Mile Circle existe en partie pour parer à l'éventualité d'un accident d'avion et que c'est en fait une piste d'atterrissage d'urgence pour les élèves-pilotes et les pilotes. Pourriez-vous nous en dire davantage sur cette question?

**M. Pepler:** Avec plaisir. Les vents dominants viennent de l'ouest, alors je dirais que 80 p. 100 de nos vols sont dans cette direction. Toutefois, les avions sont très sécuritaires de nos jours et, depuis que j'utilise la base d'aviation de Rockcliffe, c'est-à-dire plus de vingt-cinq ans, il n'est jamais arrivé qu'un pilote soit obligé de faire un atterrissage forcé en raison d'une panne de moteur au décollage. Par contre, j'ai entendu parler de certains incidents, mais je n'ai pas pu obtenir tous les faits. Ayant été moi-même instructeur de pilotage durant plusieurs années, je sais que l'on enseigne toujours aux pilotes que, en cas de panne de moteur, on doit planer droit devant. Il ne faut pas virer parce que cela entraîne un décrochage qui a de graves conséquences.

Donc, lorsque l'appareil décolle et commence à prendre de l'altitude, le pilote surveille toujours attentivement son moteur. S'il a quelque problème que ce soit avec le moteur, que celui-ci perd du régime ou s'arrête complètement, il est censé planer droit devant. Je peux dire que pour l'instant le *Mile Circle* constitue notre principale sauvegarde en tant que terrain d'atterrissage forcé. Il s'agit du site que nous préférons de loin utiliser en cas de panne de moteur.

**Le président:** Merci, monsieur Pepler.

**M. Angus:** Monsieur le président, j'aurais une question supplémentaire à poser, si c'est possible.

**Le président:** Oui, une question supplémentaire.

[Texte]

**Mr. Angus:** If they plant trees, that defeats the purpose of the ...

**The Chairman:** Just to clarify for the benefit of members, in the Mile Circle proper there is grass that they cultivate and cut once a year, from my memory, and there are trees around the perimeter, are there not?

**Mr. Pepler:** Pilots have pretty good control of their aircraft, Mr. Chairman. I am sure we can get in between the trees.

**The Chairman:** Okay. Mr. Pepler, I want to thank you very much for appearing with your brief, which is part of the record. I want to thank you for coming.

I want to thank colleagues for being so attentive this morning. We were going to have a steering committee meeting to define the workload. I think it is good if we do that at 3.15 p.m. in my office.

This committee stands adjourned until the call of the Chair.

[Traduction]

**M. Angus:** Si des arbres sont plantés, cela élimine cette possibilité ...

**Le président:** Simplement pour clarifier les choses au profit des membres, dans le *Mile Circle* à proprement parler, il y a de l'herbe qui est cultivée et que l'on coupe une fois par an, si je me souviens bien, et des arbres sont plantés sur le pourtour, n'est-ce pas?

**M. Pepler:** Les pilotes ont une assez bonne maîtrise de leur avion, monsieur le président. Je suis convaincu que nous pouvons nous glisser entre les arbres.

**Le président:** D'accord. Monsieur Pepler, j'aimerais vous transmettre tous nos remerciements pour vous être présenté devant le Comité avec votre mémoire, qui est inscrit au procès-verbal. Je vous remercie d'être venu.

Je voudrais aussi remercier mes collègues d'avoir été si attentifs ce matin. Nous allons tenir une réunion du comité directeur afin de définir la charge de travail. Je pense qu'il serait bon que nous fassions cela à 15h 15 dans mon bureau.

La séance est levée jusqu'à la prochaine convocation du président.





## APPENDIX "TRPT-11"

A SPECIAL PRESENTATION  
BY THE  
CANADIAN OWNERS AND PILOTS ASSOCIATION  
77 METCALFE STREET, #605  
OTTAWA, ONTARIO  
K1P 5S4  
(613) 236-4901

May 19, 1986

Mr. Pat Nowlan, M.P., Chairman  
Transport Committee  
House of Commons  
Ottawa, Ontario  
K1A 0A6

Dear Mr. Chairman:

RE: MILE CIRCLE/ROCKCLIFFE AIRPORT

CREDENCE

This letter is presented on behalf of our 25-member board of directors, and, on behalf of our 20,000 members throughout Canada. Our organization is 100% democratically constituted, structured and operated. COPA was federally incorporated in 1954. Directors are elected bi-annually by the membership-at-large and their job is to set association policy. COPA is Canada's largest aviation association and acts as spokesman for the general aviation community across Canada.



## INTRODUCTION

Canada is the most air-minded country in the world. There are more pilots and aircraft owners per capita in Canada than in any other country in the world including the U.S.A.

In two world wars Canada has distinguished herself, above all nations, as a provider of superior air warriors. Canada can indeed be proud of her aviation heritage. The saga of the Canadian bush pilot, the history of early pioneering flights in the north have become legendary throughout the world. Canada's new NATIONAL AIR MUSEUM is located at the Rockcliffe Airport which is one of Canada's oldest air bases in both land and sea modes. The present site of the Rockcliffe Aerodrome constitutes both a land airport as well as a seaplane base. This combination land and water aerodrome facility, which includes a heavy concrete 'slipway' ramp, is the only one of its kind in eastern Canada. In fact the only other one on the north-east section of the Continent is at Boston. When Canadair of Montreal was conducting trials on their new CL 215 Amphibian Water Bomber prototype they had to fly to Rockcliffe and utilize the ramp as a means of putting the aircraft in water to test the hull for being water tight and without leaks. This airport is indeed performing an important unsung service that no other airport is capable of duplicating for hundreds of miles around.

The future of the Rockcliffe Airport and Seaplane Base must be made secure at all costs. It is in the best public interest to do so for the following reasons: -

1) The Rockcliffe Airport is the home of Canada's National Air Museum. This Museum is Canada's only 'national' public museum which commemorates and pays tribute to the enormous contribution that Canada has made to the world in aeronautical achievement. This Museum is part of Canada's pride. This

museum is Canada's national aviation showplace. Canada's prestige abroad will be heightened as a result of dignitaries and tourists flocking to this Museum to be inspired by the dedication and resourcefulness of Canadians to excell in the design and operation of aircraft. This Museum is very important as an educational institution, especially for our younger citizens and history buffs because it displays the various stages of aircraft development throughout the evolution of the aircraft from 1909 onwards.

This Museum can only function as intended providing the runways are maintained as they provide the means whereby historic aircraft are flown into the Museum to be added to the Air Collection from time-to-time. The Museum already boasts large ex-military 4-engine aircraft; there is simply no other way to transport these aircraft to the Museum other than to fly them in. Also, it has been the policy of the Currator to keep all Canadian aircraft on display in flying condition. Every once in a while, for special occasions, these display aircraft are taken out and flown. Of course this practise can only be maintained provided the runways are kept serviceable to permit such flying operations to take place in complete safety.

2) As hundreds of thousands of visitors from all parts of North America and indeed, from all around the world are expected to be attracted to the Museum once the new building is complete and grounds well groomed, it is very important that the Museum be located in an appropriate setting and environment so that the entire display can be viewed within an aviation environment. There is no better way to set the proper atmosphere than to have Canada's national aviation showpiece located in the background and adjacent to an active airport. Such a setting is bound to impress all visitors with an unforgettable memory. In the U.S., new Aviation Museums



such as the reknown EAA Museum at Oshkosh, Wisconsin, was similarly built right on an active airport in order to provide for the proper background setting. Canada has poured millions of taxpayers dollars into making the Aviation Museum into one of the finest air collections in the world and the airport environment surrounding it must be appropriate to enable the Museum to function as intended.

The Rockcliffe Flying Club operates from the subject airport and provides the necessary flying atmosphere that is so essential to create the proper mood of the Museum complex. The Rockcliffe Flying Club performs a worthwhile and beneficial service to the community by allowing hundreds of local residents to learn to fly, and making it possible for local citizens to harbour their own land aircraft and seaplanes. The Rockcliffe Airport is considered to be one of the safest airports in Canada in that its one single runway is parallel to the rivers edge and all flight paths are made over non-residential areas due to NCC's zoning laws. There are no noise or pollution problems associated with the Rockcliffe Airport.

On occasions in the past, the Rockcliffe Airport has served as a site for 'Air Force Day' to show off Canada's military expertise. Because an adjacent row of hills enables hundreds of thousands of spectators to watch an air show from such excellent vantage points, it is unique in this particular aspect. Few other capitals around the world can boast of having a similar aviation facility so close to the main core of the city. Still, is it not rather appropriate for the world's most air-minded county to boast of having such a facility? It has always been Transport Canada's policy to segregate training aircraft from airports used by the commercial air carriers and in this regard the Rockcliffe Airport attracts air traffic away from Ottawa International thereby enabling that major airport to operate more efficiently and with greater safety.

It should also be recalled that a few years ago the Rockcliffe Airport was used to prove the feasibility of providing 'STOL' commuter airline service from downtown areas and for two years thousands of commercial passengers were carried daily to and from the Rockcliffe Airport to a 'downtown' Montreal STOL Port. It is quite possible that in future years the government may decide to use the Rockcliffe Aerodrome for similar public interest purposes.

Also, the Rockcliffe Aerodrome has been used for special 'VIP' and government 'executive' transportation purposes and more than one ROYAL visitor to Canada has used air transportation originating from the Rockcliffe Aerodrome because of its close proximity to the Governor General's residence.

3) The Rockcliffe Airport in the years ahead will be the means of attracting millions of tourist dollars to Canada and to Ottawa. There are approximately 800,000 licensed U.S. pilots who have the privilege of flying into Canada. Naturally these constitute the most air-minded of citizens. As soon as the new Museum has been opened and announcements publicized accordingly, it is anticipated that tens of thousands of pilots in the U.S. will make the Rockcliffe Aviation Museum a stopping-off point on a vacation or week-end sojourn. The Rockcliffe Flying Club will be acting as hosts to these FLY-IN visitors. The Rockcliffe Flying Club staff will look after their re-fueling needs, give advisory instructions over the local airport radio frequency, cancel and activate Flight Plans, and provide an office and lounge for weather briefings, etc., as well as perform minor aircraft maintenance duties. It is imperative that the Rockcliffe Flying Club continue to operate from the present site to lend their operational expertise in these matters. The Museum Staff certainly doesn't



have this expertise and extra manpower to look after the parking and docking needs of FLY-IN visitors arriving by landplane and seaplane to view Canada's No. 1 Aviation Museum.

Not only are individual air minded enthusiasts expected to patronize the Rockcliffe Aerodrome but large groups as well. Because of the attraction the Aviation Museum will have on flying buffs it is expected that aviation fraternity groups like the International Flying Farmers, Flying Physicians, Flying Club groups, etc., will choose Ottawa for a 3 or 4 day convention. The Rockcliffe Aerodrome is capable of handling several hundred itinerant aircraft for such purposes. The Ottawa International Airport certainly isn't the place for this type of armada which could slow down regular airline and military air movements. This in turn means, of course, that the Rockcliffe Aerodrome will be the means of U.S. tourist dollars to the Ottawa area. This economic benefit is in keeping with government aspirations.

The foregoing are only a few of the benefits, -- and there are absolutely no disadvantages -- of assuring that the Rockcliffe Airport continues to be kept operational.

#### MILE CIRCLE BUILDINGS

The area which is receiving consideration as the future site of the U.S. Embassy is directly in the 'straight-line' take-off and landing path of aircraft departing and landing at Rockcliffe. Although a building located on the so-called Mile Circle area would not constitute a hazard to airmen, nevertheless COPA's experience has been that residents on the ground would eventually find fault and complain in time because of allegations that

low flying aircraft constitutes a threat to security and causes constant anxiety of personnel working in the nearby buildings.

The so-called 'Mile Circle' area is only 3000 feet (about half a mile) from the edge of the Rockcliffe Airport. Needless to say, aircraft operations to and from this airport necessitate low flying, to some extent, at the approach areas of this airport. Also, there is a possibility that should an emergency ever occur to an aircraft on take-off, no other place may be found to carry out an emergency forced landing than the Mile Circle grounds. Without exception, it has been the experience of airport administrators to receive protests from citizens who choose to reside close to airports. Although airports were established first, it is one of the oddities of life that local residents will choose to accept a place to live or work knowing that it is adjacent to an airport but once they become rooted they immediately campaign to have the local airport closed. If the future site of the U.S. Embassy is to be the 'Mile Circle' area, experienced airport administrators warn that nature will take its course and political pressure will be exerted to have the airport closed. For this reason it is considered wise to keep the Mile-Circle area free of dwellings or workplaces of any kind.

#### CONCLUSION

There are advantages and disadvantages to every proposed situation. Insofar as the subject of this presentation is concerned, the future long-term benefits of assuring that nothing be allowed to possibly interfere with the future operation of the Rockcliffe Airport and Canada's National Aviation Museum greatly outweigh any benefits that might occur by allowing buildings to be erected on the Mile Circle site.

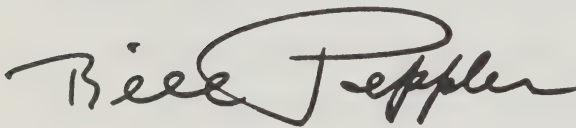


If the Rockcliffe Airport should ever be forced to close, Canada's capital will be deprived of a transportation facility and public benefit that is irreplaceable and in the years to come future generations will decry its demise.

It is in Canada's best interests for the Rockcliffe Airport to remain operational.

Yours truly

C O P A

A handwritten signature in dark ink, reading "Bill Peppler". The signature is written in a cursive style with a large, looping initial "B" and a long, sweeping underline.

Bill Peppler

## APPENDICE "TRPT-11""

(TRADUCTION)

MÉMOIRE  
PRÉSENTÉ PAR  
LA CANADIAN OWNERS AND PILOTS ASSOCIATION  
77, RUE METCALFE, PIÈCE 605  
OTTAWA (ONTARIO)  
K1P 5S4  
(613) 236-4901

Le 19 mai 1986

Monsieur Pat Nowlan, député  
Président  
Comité des transports  
Chambre des communes  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0A6

Objet : MILE CIRCLE/AÉROPORT DE ROCKCLIFFE

Monsieur,

AUTORISATION

Dans la présente lettre, la Canadian Owners and Pilots Association se fait le porte-parole de ses 25 administrateurs et de ses 20 000 membres dans toutes les régions du Canada. L'Association, qui est entièrement constituée, structurée et gérée selon les principes démocratiques, a obtenu



sa charte fédérale en 1954. Ses administrateurs sont élus tous les deux ans au suffrage universel, et ils ont pour mandat de déterminer la politique de l'Association. La COPA est la plus importante association en son genre au Canada et elle représente l'ensemble des milieux d'aviation canadiens.

## INTRODUCTION

Le Canada est le pays où l'aviation est le plus à l'honneur. En effet, on y trouve plus de pilotes et de propriétaires d'aéronefs par habitant que dans n'importe quel autre pays du monde, y compris aux États-Unis.

Dans les deux grandes guerres mondiales, le Canada a su se distinguer, parmi tous les pays du monde, par les glorieux exploits de ses soldats de l'air. L'histoire de l'aviation canadienne est en effet une source de grande fierté. Partout au monde, on connaît les prouesses légendaires des pilotes de brousse canadiens et des pionniers de l'aviation dans le Nord. Le nouveau Musée national de l'aviation du Canada est situé sur le terrain de l'aéroport de Rockcliffe, une des plus anciennes bases aériennes du Canada, tant pour les avions que pour les hydravions. L'emplacement actuel de l'aérodrome de Rockcliffe sert à la fois à l'atterrissage et à l'amerrissage. Cette installation, qui comprend une cale en gros béton est la seule en son genre dans l'est du Canada. La seule autre installation semblable dans toute la partie nord-est du continent se trouve à Boston. Lorsque la société Canadair, de Montréal, a mis à l'essai son nouveau prototype d'avion-citerne amphibie CL 215, elle a eu recours à la cale de l'aéroport de Rockcliffe pour mettre l'aéronef à l'eau afin d'en vérifier l'étanchéité. Cet aéroport remplit effectivement une fonction importante,

quoique méconnue, qui ne peut être assurée par aucun autre aéroport pour des centaines de milles à la ronde.

L'avenir de l'aéroport et de l'hydrobase de Rockcliffe doit donc être assuré à tout prix. L'intérêt public l'exige, comme nous le démontrons dans les paragraphes suivants :

1. L'aéroport de Rockcliffe abrite le Musée national de l'aviation du Canada. Ce musée est le seul musée public "national" du Canada qui commémore et souligne l'importante contribution du Canada aux réalisations aéronautiques dans le monde. Il fait partie du patrimoine canadien. C'est un lieu de grand intérêt touristique. Le prestige du Canada à l'étranger sera rehaussé par les nombreux dignitaires et touristes qui viendront visiter le Musée pour y admirer le dévouement et l'ingéniosité des Canadiens dans la conception et le fonctionnement des aéronefs. Le Musée joue un rôle éducatif très important, surtout auprès des jeunes et des amateurs d'histoire, qui peuvent y suivre les diverses étapes de l'évolution de l'aviation depuis 1909.

Pour remplir sa mission originale, le Musée a besoin des pistes de l'aéroport, sans lesquelles on ne pourrait y amener les avions d'intérêt historique qui, de temps en temps, viennent s'ajouter à la Collection aéronautique. Le Musée compte déjà dans sa collection quatre gros avions militaires quadrimoteurs; les appareils de cette taille ne peuvent y être amenés autrement que par voie aérienne. En outre, le conservateur du Musée a toujours eu pour règle de maintenir en état de vol tous les aéronefs canadiens de la collection. Il arrive assez régulièrement que, pour des occasions spéciales, ces



avions soient retirés de la collection et mis dans les airs. Bien entendu, cette pratique exige que les pistes soient maintenues en état de service, de façon que ces opérations puissent se dérouler en toute sécurité.

2. Étant donné que des centaines de milliers de visiteurs de toutes les parties de l'Amérique de Nord, voire de toutes les parties du monde, sont attendu dès que le nouvel immeuble et l'aménagement paysager seront terminés, il est très important que le Musée soit situé dans un emplacement approprié pour que toute la collection puisse être montrée dans un cadre qui évoque le plus possible l'aviation. Il n'y a pas de meilleure façon de créer l'ambiance voulue que d'installer la principale attraction de l'aviation canadienne dans le voisinage d'un aéroport en service. Dans un tel emplacement, le Musée ne manquera pas de laisser un souvenir inoubliable dans l'imagination de tous les visiteurs.

Aux États-Unis, les nouveaux musées de l'aviation, comme le célèbre EAA Museum, à Oshkosh, au Wisconsin, ont également été construits près d'un aéroport en service afin de leur assurer un cadre approprié. Le Canada a dépensé des millions de dollars de l'argent des contribuables pour réunir au Musée de l'aviation une des meilleures collections aéronautiques au monde, et le milieu environnant doit être aménagé de façon à permettre au Musée de remplir sa mission originale.

Cet aéroport sert de base au club d'aviation de Rockcliffe, dont les activités contribuent à créer l'ambiance si essentielle à un musée de l'aviation. Le club d'aviation de Rockcliffe rend un important service à la collectivité en donnant des cours de pilotage à des centaines de personnes de la région et en permettant aux propriétaires

d'avions et d'hydravions de se servir des installations aéroportuaires. L'aéroport de Rockcliffe est considéré comme un des plus sûrs au Canada du fait que sa piste simple longe la rivière et que tous les vols se font au-dessus de secteurs non résidentiels, compte tenu des règlements de zonage de la CCN. Aucun problème de bruit ou de pollution n'y a été signalé.

En outre, l'aéroport a déjà servi de base aux prouesses des aviateurs militaires canadiens à l'occasion des journées de l'aviation. L'aéroport est également un emplacement sans pareil en raison des pentes avoisinantes qui permettent à des centaines de milliers de spectateurs de suivre les spectacles aériens. Il y a très peu de capitales au monde qui peuvent s'enorgueillir d'une installation semblable à une si faible distance du centre-ville. Mais n'est-il pas tout à fait dans l'ordre des choses que nous soyons si bien servis dans un pays où l'aviation est à l'honneur comme dans nul autre pays au monde? Par ailleurs, Transports Canada a toujours eu pour règle d'interdire l'accès des avions servant à la formation aux aéroports utilisés par les transporteurs commerciaux. En détournant ainsi une partie du trafic aérien sur l'aéroport de Rockcliffe, on accroît l'efficacité et la sécurité à l'aéroport international d'Ottawa.

Il convient également de rappeler qu'il y a quelques années, l'aéroport de Rockcliffe a été utilisé pour démontrer la faisabilité d'un service d'appoint ADAC entre deux villes, de sorte que, pendant deux ans, des milliers de passagers ont été transportés quotidiennement entre l'aéroport de Rockcliffe et un ADACport au centre-ville de Montréal. Il est très possible que le gouvernement décide d'utiliser à nouveau l'aérodrome de Rockcliffe à des fins d'intérêt public semblables.



En outre, l'aérodrome de Rockcliffe a servi à assurer le transport de dignitaires et de dirigeants du gouvernement, et plus d'un membre de la royauté en visite au Canada est reparti à bord d'un avion qui s'était posé à l'aérodrome de Rockcliffe, étant donné sa proximité de la résidence du Gouverneur général.

3. Dans les années à venir, l'aéroport de Rockcliffe permettra d'attirer des touristes qui dépenseront des millions de dollars au Canada et à Ottawa. Environ 800 000 Américains qui ont leur brevet de pilote peuvent venir séjourner au Canada. Bien entendu, ce sont ceux-là mêmes qui s'intéressent le plus à l'aviation. Aussi, dès que le nouveau musée aura ouvert ses portes et que la publicité aura atteint ce public, des dizaines de milliers de pilotes américains s'arrêteront vraisemblablement au Musée de l'aviation de Rockcliffe lorsqu'ils viendront ici en week-end ou en vacances. Ils seront accueillis par les membres du club d'aviation de Rockcliffe. Le personnel du club s'occupera de les ravitailler en carburant, de leur donner des instructions sur la fréquences radio de l'aéroport local, de donner suite à leurs plans de vol ou de les annuler et de prévoir à leur intention une salle pour des séances d'information météorologique et pour d'autres activités ainsi que de leur assurer les menus services d'entretien. Il est essentiel que le club d'aviation de Rockcliffe continue à exercer son activité à partir de l'emplacement actuel afin que l'on puisse continuer à bénéficier de ses services à cet égard. Le personnel du Musée n'a certainement ni la compétence ni le personnel supplémentaire voulus pour s'occuper des besoins des visiteurs qui voudront garer leur avion ou leur hydravion pour aller visiter le plus important musée de l'aviation au Canada.

On s'attend à ce que l'aérodrome de Rockcliffe accueille, non seulement des aviateurs individuels, mais aussi des groupes importants. En outre, le Musée de l'aviation incitera sans doute de nombreux groupes - International Flying Farmers, Flying Physicians et autres clubs d'aviation du genre - à tenir des congrès de trois ou quatre jours à Ottawa. L'aérodrome de Rockcliffe peut accueillir à court terme plusieurs centaines de ces avions. L'Aéroport international d'Ottawa n'est certainement pas désigné pour ce genre d'activité, qui pourrait ralentir le trafic aérien régulier et militaire. Ainsi, l'aérodrome de Rockcliffe attirera de nombreux touristes américains dans la région d'Ottawa, et les retombées économiques qui en découleront répondront aux attentes du gouvernement.

Ce ne sont là que quelques-uns des avantages qu'il y a - et il n'y a absolument aucun désavantage - à continuer d'assurer le fonctionnement de l'aéroport de Rockcliffe.

#### CONSTRUCTION DANS LE MILE CIRCLE

Le parc actuellement à l'étude comme future emplacement de l'ambassade des États-Unis se trouve directement dans la trajectoire de décollage et d'atterrissage de l'aéroport de Rockcliffe. Bien que l'existence d'une construction dans le parc dit Mile Circle ne constituerait pas un danger pour les aviateurs, la COPA estime, à la lumière de son expérience, qu'on finirait par s'opposer à la proximité de l'aéroport en alléguant que les vols à basse altitude sont une menace à la sécurité et une source d'inquiétude constante pour le personnel travaillant dans les immeubles avoisinants.



Le Mile Circle se trouve à 3 000 pieds seulement (environ un demi-mille) de la limite de l'aéroport de Rockcliffe. Il va sans dire que les vols à basse altitude y sont, dans une certaine mesure, nécessaires à l'approche de l'aéroport. En outre, il se pourrait qu'en cas d'urgence au moment du décollage, un avion n'ait d'autre endroit où se poser que dans le Mile Circle. L'expérience démontre que les dirigeants d'aéroports finissent toujours par recevoir des plaintes de la part de ceux qui décident de s'installer à proximité d'un aéroport. Par une des ces ironies du sort, les personnes qui acceptent de vivre ou de travailler dans le voisinage d'une aéroport déjà existant ne tardent pas, dès qu'elles y sont installées en permanence, à réclamer la fermeture de l'aéroport. Aussi, si l'ambassade des États-Unis est construite dans le Mile Circle, les plus expérimentés parmi les dirigeants d'aéroports concluent que la nature suivra inévitablement son cours et que des pressions politiques seront exercées pour obtenir la fermeture de l'aéroport. Pour cette raison, nous jugeons imprudent d'autoriser la construction dans le Mile Circle de quelque type de résidence ou de lieu de travail que ce soit.

#### CONCLUSION

Chaque proposition comporte des avantages et des inconvénients. En ce qui nous concerne, les avantages à long terme qu'il y a à empêcher tout ce qui pourrait nuire au fonctionnement future de l'aéroport de Rockcliffe et du Musée national de l'aviation du Canada l'emportent de beaucoup sur les avantages qu'il pourrait y avoir à autoriser la construction de bâtiments dans le Mile Circle.

Si l'on était un jour contraint de fermer l'aéroport de Rockcliffe, la capitale du Canada serait privée d'un service de transport et d'un avantage public irremplaçables, dont les générations à venir ne manqueraient pas de déplorer la disparition.

Il y va de l'intérêt du Canada de veiller à maintenir en service l'aéroport de Rockcliffe.

Veuillez agréer, Monsier, l'expression des mes sentiments distingués.

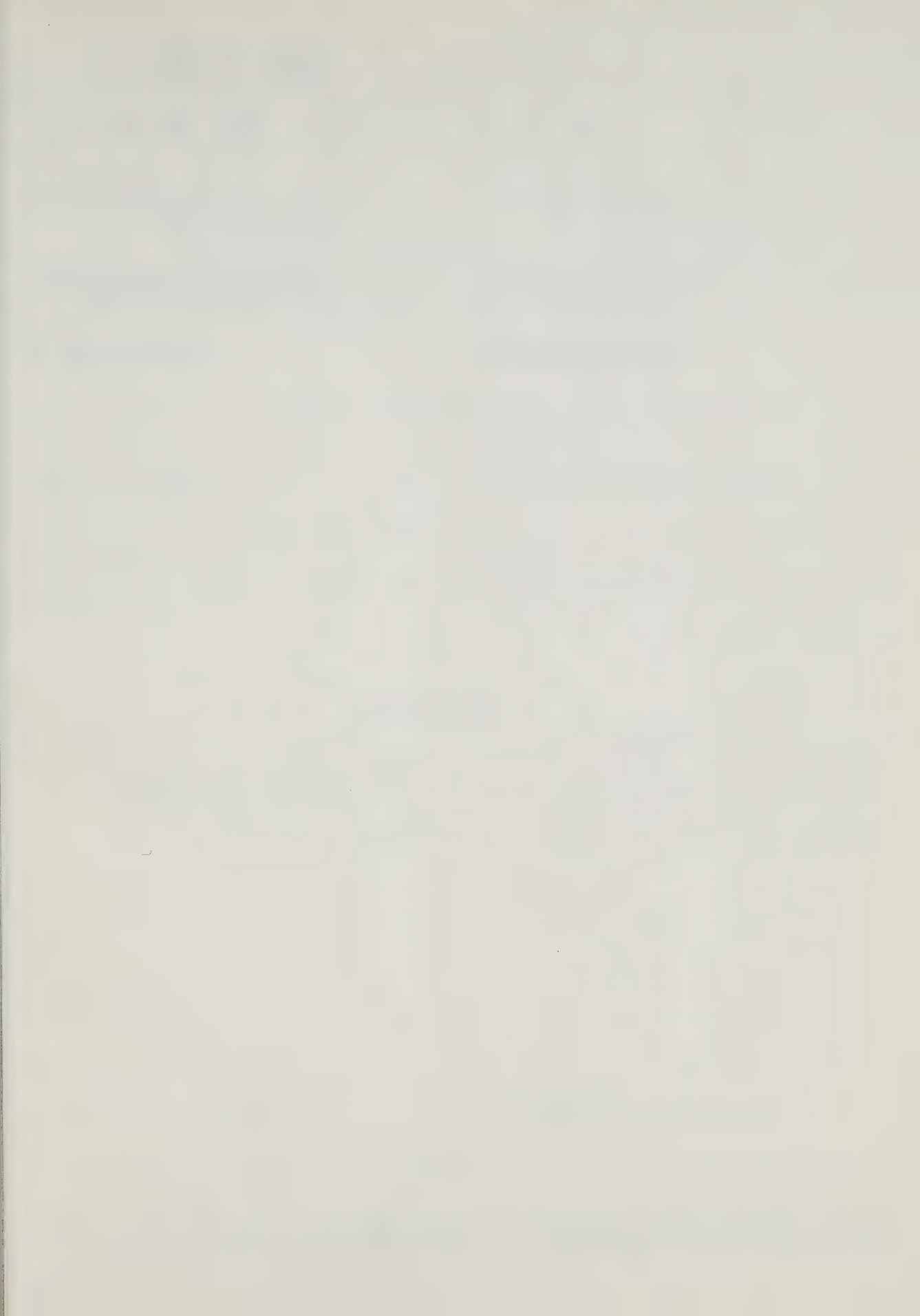
Canadian Owners and  
Pilots Association

Bill Peppler

---











*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

#### WITNESSES/TÉMOINS

*From the National Capital Commission:*

Jean Pigott, Chairman;  
Japp Schouten, Executive Director, Planning.

*From the Canadian Owners and Pilots Association:*

Bill Peppler.

*De la Commission de la capitale nationale:*

Jean Pigott, présidente;  
Japp Schouten, directeur exécutif, Planification.

*De la Canadian Owners and Pilots Association:*

Bill Peppler.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 52

Tuesday, May 27, 1986

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 52

Le mardi 27 mai 1986

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

## Transport

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transports

RESPECTING:

Main Estimates 1986-87

CONCERNANT:

Budget des dépenses principal 1986-1987

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the  
Thirty-third Parliament, 1984-85-86

Première session de la  
trente-troisième législature, 1984-1985-1986



## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Darryl L. Gray

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Patrick Nowlan

*Vice-président:* Darryl L. Gray

## MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus  
Les Benjamin  
Terry Clifford  
Dennis H. Cochrane  
Vincent Dantzer

Joe Reid  
Fernand Robichaud  
Gordon Taylor  
Brian Tobin—(11)

(Quorum 6)

*Le greffier du Comité*

Eugene Morawski

*Clerk of the Committee*

## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MAY 27, 1986

(81)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:40 o'clock a.m. this day, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Les Benjamin, Terry Clifford, Vincent Dantzer, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Joe Reid, Fernand Robichaud, and Gordon Taylor.

*In attendance: From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer.

*Witnesses: From the Department of Transport Canada:* Mr. Claude Lafrance, Assistant Deputy Minister, Aviation. Mr. Dave McAree, Executive Director, Airport Authority Group. Mr. Bruce Bowie, Director, Airport Operations, Airport Authority Group.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Thursday, February 27, 1986 relating to the Main Estimates 1986-87 (*See Minutes of Proceedings, Issue No. 50*).

The Chairman called Vote 1.

Claude Lafrance made an opening statement and with the witnesses, answered questions.

At 11:46 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

## PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 27 MAI 1986

(81)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 9 h 40, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

*Membres du Comité présents:* Les Benjamin, Terry Clifford, Vincent Dantzer, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

*Aussi présent: De la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche.

*Témoins: Du ministère des Transports:* Claude Lafrance, sous-ministre adjoint, Aviation; Dave McAree, directeur exécutif, Groupe de gestion des aéroports; Bruce Bowie, directeur, Exploitation des aéroports, Groupe de gestion des aéroports.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du jeudi 27 février 1986 relatif au budget des dépenses principal de 1986-1987. (*Voir Procès-verbaux, fascicule n° 50*).

Le président met en délibération le crédit 1.

Claude Lafrance fait une déclaration préliminaire, puis lui-même et les témoins répondent aux questions.

A 11 h 46, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Greffier de Comité*

Eugene Morawski

*Committee Clerk*



## EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Tuesday, May 27, 1986

• 0939

**The Chairman:** Colleagues, I see a quorum for purposes of taking evidence.

I am glad to welcome the officials of the Canadian Air Transportation Administration before the committee on estimates.

Some of the problems, Mr. Benjamin, will become apparent if we get through these witnesses, and then we can talk about the business of the committee. But we have the estimates before us, and we called specifically today the officials of the air administration. I would like to welcome Mr. Claude Lafrance, the Assistant Deputy Minister. If he could identify who is with him, then we will get on with questions on the air administration.

• 0945

**Mr. Claude Lafrance (Assistant Deputy Minister, Aviation, Department of Transport):** Thank you very much for that, Mr. Chairman. As you and the members of your committee know, the estimates are based on the old organization of Transport Canada, which had aviation in one administration, which was called CATA, the Canadian Air Transport Administration. In accordance with government policy, there has been a division of those program responsibilities into an Airports Authority Group and the rest of Aviation, which involves regulatory aspects, the control of the fleet, the control of the navigation system and of the flight safety programs, all in one package of Aviation, for which I am accountable to the DM and the Minister.

So as I mentioned, Airports Authority has been broken off and is headed by Mr. David McAree, who reports directly to the DM. So the co-ordination between those two elements of Aviation is done at the DM level. So perhaps I should ask Mr. McAree to speak about the Airport Authority.

**The Chairman:** Just for clarification, I am glad you gave that brief introduction. When did this division come about, and how long have you been doing what you are doing in the airport administration and how long has Mr. McAree been doing what he is doing?

**Mr. Lafrance:** October 15 of last year was the magic date when the split took place and when we were both appointed to our current positions.

**The Chairman:** I think members may want to pursue that further. That is interesting. Thank you very much. Mr. McAree.

**Mr. Dave McAree (Executive Director, Airport Authority Group, Department of Transport):** Mr. Chairman, I was

## TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le mardi 27 mai 1986

**Le président:** Chers collègues, je constate que nous avons le quorum requis pour entendre des témoins.

Je suis heureux de souhaiter la bienvenue aux hauts fonctionnaires de l'Administration canadienne du transport aérien dans le cadre de l'examen des prévisions budgétaires.

Monsieur Benjamin, certains des problèmes ressortiront du témoignage des témoins et des questions que nous allons leur poser et nous pourrons ensuite parler des travaux du Comité. Toutefois, nous devons d'abord examiner les prévisions budgétaires dont nous sommes saisis et nous avons, à cette fin, invité aujourd'hui les hauts fonctionnaires de l'administration aérienne. J'aimerais souhaiter la bienvenue à M. Claude Lafrance, sous-ministre adjoint. Je l'inviterais à nous présenter ses collègues puis nous passerons ensuite aux questions.

**M. Claude Lafrance (sous-ministre adjoint, Aviation, ministère des Transports):** Merci de cette introduction, monsieur le président. Comme vous et les membres du Comité le savez, les prévisions budgétaires sont basées sur l'ancienne structure organisationnelle de Transports Canada en vertu de laquelle l'aviation relevait d'une administration distincte, à savoir l'ACTA, l'Administration canadienne du transport aérien. Conformément à la politique du gouvernement, les responsabilités au titre du programme ont été divisées et réparties entre le Groupe de gestion des aéroports et l'Aviation. Cette dernière s'occupe des questions de réglementation, du contrôle de la flotte, des systèmes de navigation et des programmes de sécurité aérienne; j'en assume la responsabilité et j'en rends compte au sous-ministre et au ministre.

Comme je l'ai dit, le Groupe de gestion des aéroports a été scindé et relève de M. David McAree qui rend compte de son administration directement au sous-ministre. La coordination entre ces deux éléments des services aériens se fait donc au niveau des sous-ministres. Je vais donc demander à M. McAree de vous parler du Groupe de gestion des aéroports.

**Le président:** Je suis heureux que vous nous ayez donné ces précisions en guise d'introduction. J'aimerais savoir quand cette division est survenue et quand vous-même et M. McAree avez assumé vos nouvelles responsabilités?

**M. Lafrance:** La réorganisation s'est faite le 15 octobre 1985 et nous avons tous deux été nommés à nos postes actuels à cette date.

**Le président:** J'imagine que les membres du Comité voudront vous poser d'autres questions à cet égard. C'est très intéressant. Merci. Monsieur McAree.

**M. Dave McAree (directeur exécutif, Groupe de gestion des aéroports, ministère des Transports):** Monsieur le président,

[Texte]

appointed Executive Director for the Airport Authority Group on October 15, 1985, and that involves the development, planning, management, and operation of the national airport system, involving about 205 airports.

**The Chairman:** You report directly to the deputy minister, do you?

**Mr. McAree:** Yes, I do.

**The Chairman:** And not to Mr. Lafrance?

**Mr. McAree:** No, we report independently to Mr. Weathers, the Deputy Minister.

**The Chairman:** Let me ask a couple of questions, because I have had a brief talk with you before. This reorganization: is it fair to say this came about as a result of or after the Air India crash? What was the reason for the reorganization?

**Mr. Lafrance:** Mr. McAree will undoubtedly speak in more precise terms about the airport side, but it is the government's policy to look at other management possibilities for the airports; other options. This is being examined by the task force, and this could not really properly be done by leaving the airports under the same authority.

But perhaps I should ask Mr. McAree to speak.

**Mr. McAree:** One of the objectives in making the separation is to attempt to run the airport side of the business as a business. The regulatory aspects of aviation are still on Mr. Lafrance's side of Transport. So in effect they write the rules and we comply with certain of those rules. But we do have a major commercial activity in the airports world, and the intent is to expand upon that and get closer to having our revenues and expenses equal each other.

**The Chairman:** Are you the one, then, responsible, say, for the administration of taxi licences in airports and the leasing of property and boutiques at the airport?

**Mr. McAree:** Yes.

**The Chairman:** Is Mr. Lafrance more responsible for defining what the criteria should be in the rules and regulations of transport or in the rules and regulations of developing a commercial enterprise?

**Mr. Lafrance:** On the regulatory side, my concern and my accountability, is what we call the "air side". It is the air traffic and how the aircraft are going to be handled. We have no accountability for the commercial side of the operation of the terminal. But when it concerns air traffic—both on the ground and in the air and in the air navigation system, or in a terminal area, the running of the control towers—this is all my responsibility, which is divided in my organization, as I mentioned previously, about the regulatory activities, which includes licensing of operators, certification of operators,

[Traduction]

j'ai été nommé directeur exécutif du Groupe de gestion des aéroports le 15 octobre 1985 et j'ai à ce moment-là assumé la responsabilité du développement, de la planification, de la gestion et de l'exploitation du système national des aéroports qui compte environ 205 aéroports.

**Le président:** Vous rendez compte directement au sous-ministre, n'est-ce pas?

**M. McAree:** Oui.

**Le président:** Et non pas à M. Lafrance?

**M. McAree:** Non, nous rendons compte de l'exécution de notre mandat indépendamment au sous-ministre, M. Weathers.

**Le président:** J'aimerais vous poser quelques questions puisque j'ai eu l'occasion de discuter brièvement avec vous avant le début de la séance. Est-il juste de dire que cette réorganisation résulte de l'écrasement du Boeing d'Air India? Pour quelle raison a-t-on procédé à cette réorganisation?

**M. Lafrance:** M. McAree pourra sans doute vous donner davantage de précisions en ce qui concerne l'administration des aéroports, mais le gouvernement a pour politique d'examiner d'autres possibilités de gestion en ce qui concerne les aéroports. Le groupe de travail examine actuellement les diverses options et cela ne pouvait se faire sans créer un groupe distinct de gestion des aéroports.

Si vous me le permettez, je demanderai à M. McAree de vous donner d'autres précisions.

**M. McAree:** L'un des objectifs de la réorganisation c'est de gérer les aéroports selon des pratiques d'exploitation commerciale. La réglementation de l'aviation continue de relever du bureau de M. Lafrance. En fait, ce bureau rédige les règles et nous en assurons l'application. Toutefois, nous réalisons d'importantes activités commerciales dans le monde de l'aviation et cette réorganisation a pour but d'assurer l'équilibre entre nos revenus et dépenses.

**Le président:** Par exemple, êtes-vous responsable de l'administration des permis de taxis et des contrats de location des propriétés immobilières et des boutiques à l'aéroport?

**M. McAree:** Oui.

**Le président:** M. Lafrance est-il davantage responsable de l'élaboration des critères servant à la formulation de règles et de règlements en matière de transport ou des règles et règlements applicables à l'exploitation d'une entreprise commerciale?

**M. Lafrance:** Mon service s'occupe de la réglementation des activités «aériennes» et c'est ce dont je dois rendre compte. Mon mandat touche la circulation aérienne et l'exploitation des aéronefs. Nous n'avons aucune responsabilité en ce qui concerne l'exploitation commerciale des terminus aéroportuaires. J'assume la responsabilité du système de navigation aérienne et de la circulation aérienne et autres activités connexes tant au sol, dans le terminus aéroportuaire et les tours de contrôle, que dans les airs. Comme je l'ai mentionné plus tôt, ces activités de réglementation comprennent notamment l'émission des licences aux transporteurs, l'accréditation,



## [Text]

inspection and enforcement. That is what we generally call regulatory activities.

• 0945

I am responsible also for the operation of the air navigation system; that is, the maintenance, operation, and replacement of all the navigational aids as well as the control of the air traffic in the air. I am also responsible for the operation of the 80-some-odd airplanes that belong to Transport Canada and that are distributed across Canada, as well as responsible for flight safety programs, which give us possibilities not only to inspect what the various carriers are doing in terms of flight safety, but to be pro-active and to advise them on how they should run their operations.

So that basically, in very broad terms, is my mandate, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you very much. Mr. Robichaud, any questions?

**Mr. Robichaud:** Yes, please. I would like your comments on something I heard from somebody that we were using in the planes these days state of the art electronics, which cost a lot of money. The comment was that we did not have facilities of similar electronics on the ground at airports and for navigational purposes. Is that a fact?

**Mr. Lafrance:** It is true, Mr. Chairman, that our ground facilities are old and that they are difficult and expensive to maintain; they certainly are not state of the art. This is why we have a radar replacement program, which is called the RAMP program, and which will involve the installation of new radars starting in 1988, with the last radar being in place in 1992. The contracts have already been awarded. Coinciding with, and in fact as part of this radar replacement program, is a whole network of data links and of modern data processing and data transmission systems as well as remote means of maintaining a small electronics installation in out-of-the-way places.

So this complete program will not only bring us up to date in terms of state of the art, but it will contribute to flight safety: systems will be more reliable, they will have better redundancies, and will also impose less of a workload on operators, whether these operators be air traffic controllers or whether they are technicians maintaining the equipment.

There will also be in the fullness of time the possibility of having data links directly from the ground to aircraft cockpit in modern airplanes. This will be required for the cockpits of the future so as to ease the workload inside the cockpit of the big aircraft, of the big transport aircraft, all this contributing to flight safety.

I should also mention that as part of this refurbishing of the navigation system there will be the adoption of the microwave landing system to replace the current ILS, instrument landing system. This is being done on an international basis co-ordinated by ICAO, because as you can well imagine we cannot move unilaterally. We are receiving in Canada aircraft

## [Translation]

l'inspection et l'exécution. Voilà ce que l'on entend généralement par activités de réglementation.

Je suis aussi responsable de l'exploitation du système de navigation aérienne, c'est-à-dire de l'entretien, de l'exploitation et du remplacement de toutes les aides à la navigation ainsi que du contrôle de la circulation aérienne dans les airs. J'assume aussi la responsabilité de l'exploitation des quelque 80 aéronefs appartenant à Transports Canada et répartis partout au Canada et des programmes de sécurité aérienne, ce qui nous amène non seulement à contrôler les activités des divers transporteurs en matière de sécurité aérienne mais aussi à jouer un rôle pro-actif et à leur donner des conseils quant à leurs opérations.

Voilà donc, monsieur le président, les principaux aspects de mon mandat.

**Le président:** Merci. Monsieur Robichaud, avez-vous des questions?

**Mr. Robichaud:** Oui, s'il vous plaît. J'aimerais que vous commentiez une remarque qui m'a été faite, à savoir que nous utilisons à l'heure actuelle dans nos avions un appareillage électronique ultra-perfectionné qui nous coûte fort cher. Or, l'appareillage électronique utilisé au sol dans les aéroports et à des fins de navigation n'est pas aussi perfectionné. Est-ce exact?

**M. Lafrance:** Il est vrai, monsieur le président, que nos installations au sol sont âgées et donc difficiles et coûteuses à entretenir; elles ne sont certainement pas ultra-modernes. Voilà pourquoi nous avons lancé le programme RAMP de modernisation des radars qui comporte l'installation de nouveaux radars à compter de 1988, le dernier radar devant être installé en 1992. Les contrats ont déjà été adjugés. Dans le cadre de ce même programme, nous installerons tout un réseau moderne de transmission et de traitement des données et des systèmes d'entretien des petites installations électroniques dans les postes isolés.

Une fois ce programme complété, les installations seront des plus modernes et contribueront par ailleurs à la sécurité aérienne: les systèmes seront plus fiables, auront de meilleures redondances et réduiront la charge de travail des employés, qu'ils soient contrôleurs du trafic aérien ou techniciens chargés de l'entretien du matériel.

Avec le temps, nous pourrions établir des liaisons de données reliant directement le sol au poste de pilotage des aéronefs modernes. L'établissement de ces liaisons sera nécessaire dans les postes de pilotage des avions de l'avenir pour alléger la charge de travail des pilotes des gros avions de transport et cela contribuera à améliorer la sécurité aérienne.

Je me dois de signaler que la modernisation du système de navigation comportera l'adoption du système d'atterrissage par micro-ondes qui remplacera l'actuel système d'atterrissage aux instruments (ILS). Cette modernisation s'effectue à l'échelle internationale et est coordonnée par l'OACI puisque, vous le savez bien, nous ne pouvons pas agir unilatéralement. Nous

[Texte]

from other countries. This will be phased in gradually between now and the mid-1990s, but during that phasing-in period the ILS will also be required, because some of the airplanes will be equipped with the newer system and some with the older one.

**Mr. Robichaud:** You mentioned the complete program; you say that your radar program is in place to replace old equipment. Is the whole program going to be put in place between now and 1995?

**Mr. Lafrance:** The radars themselves will be in place between now and 1992, and as we are implementing that we are developing the flight data modernization. That will be in place during that time frame. It could very well be that there will be future refinements as technology evolves and as we learn in putting this in place, but basically by 1992 we are programming to have the new radar system in place and operating.

• 0950

**The Chairman:** Thank you, Mr. Robichaud. Is that plan public as to what airports get the renovations and the new equipment on radar from coast to coast?

**Mr. Lafrance:** Yes, we have that plan. I can make it available to the committee, Mr. Chairman, but the radars are not exclusively located at airports. They will control navigation right across Canada and there are basically two types of radar. There is one kind of radar, which we call the secondary radar, that requires an input from the radar triggers, a transmitter on the airplane, and receives it and establishes a position on that basis. There are in the terminal area what we call primary radars and this has a straight reflection off the airplane and can also position airplanes that do not have the electronic equipment to respond. So you will see in that plan that there are the primary and the secondary radars and we will be able to show you in that plan where they are programmed to be.

**The Chairman:** What kind of dollars are we talking about?

**Mr. Lafrance:** We are talking about an overall cost for that plan of about \$800 million over that period of time.

**The Chairman:** Excuse me. Did you want a supplementary on this, Mr. Dantzer, before I see Mr. Benjamin?

**Mr. Dantzer:** I will follow him—as long as the subject-matter remains the same.

**The Chairman:** Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** I have a number of items but I will just stick with this. I presume we are talking about RAMP.

**Mr. Lafrance:** Yes, sir.

**Mr. Benjamin:** I will say that I and a number of others appreciated the briefing that the department gave us on the thing and I wrote to the Minister telling him that I hope they

[Traduction]

accueillons au Canada des aéronefs en provenance d'autres pays. Cette modernisation se fera graduellement jusqu'au milieu des années 90, ce qui signifie que nous devons continuer d'utiliser le système ILS pendant la période de transition puisque certains aéronefs seront équipés du nouvel appareillage et certains de l'ancien.

**M. Robichaud:** Vous avez dit que le programme de modernisation des radars vise à remplacer le matériel désuet. Le programme sera-t-il complètement mis en place entre maintenant et 1995?

**M. Lafrance:** Les radars eux-mêmes seront installés entre maintenant et 1992 et nous procéderons en même temps à la modernisation des données de vol. Les deux programmes seront mis en place dans le même délai. Il se peut que nous raffinions ces programmes à l'avenir pour y intégrer des nouveautés technologiques, mais nous prévoyons essentiellement que le nouveau système de radars sera installé et opérationnel d'ici 1992.

**Le président:** Merci, monsieur Robichaud. La liste des aéroports qui seront modernisés et qui recevront le nouvel équipement radar, d'un océan à l'autre, est-elle du domaine public?

**M. Lafrance:** Oui, nous avons cette liste. Je pourrai la communiquer au Comité, monsieur le président, mais les radars ne seront pas installés exclusivement dans les aéroports. Ils contrôleront la navigation partout au Canada et il y en a deux types. Il y a d'abord ce que nous appelons le radar secondaire qui nécessite un signal du déclencheur radar et un transmetteur installé dans l'aéronef qui capte le signal et l'utilise pour établir la position. Dans le terminus se trouve ce que nous appelons un radar primaire qui capte directement le signal réfléchi de l'aéronef et qui permet d'établir la position d'aéronefs qui n'ont pas à bord l'appareillage électronique nécessaire pour répondre. Il y a donc des radars primaires et secondaires et nous pourrions vous indiquer, dans le plan, où nous prévoyons les installer.

**Le président:** Combien tout cela coûtera-t-il?

**M. Lafrance:** Le coût global de l'installation de ce système s'établira aux environs de 800 millions de dollars.

**Le président:** Excusez-moi. Monsieur Dantzer, voulez-vous poser une question supplémentaire avant que je n'accorde la parole à M. Benjamin?

**M. Dantzer:** Je poserai ma question après lui, pourvu qu'il ne change pas de sujet.

**Le président:** Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Je voudrais aborder d'autres points, mais je vais m'en tenir à celui-ci. Je suppose que nous parlons du programme RAMP.

**M. Lafrance:** Oui, monsieur.

**M. Benjamin:** Je dois dire que moi-même et certains autres députés sommes heureux de la séance d'information que le ministère nous a donnée sur ce programme et j'ai écrit au



[Text]

gave the same briefing they gave us to the air traffic controllers, to CATCA, prior to us even receiving it.

I was led to believe at the briefing that there had been thorough consultation with the controllers prior to the decision to move on this. But I was surprised to find out that up to the time of the announcement of RAMP, Transport Canada favoured retaining the terminal control units at the airports where they presently exist. Why was the decision made to centralize the TCUs in Winnipeg and not discuss this change with the controllers prior to that decision?

**Mr. Lafrance:** Mr. Chairman, this question of consultations with the air traffic controllers' unions has been going on at all stages of the RAMP program. The final decisions eventually had to be made within the department, but the consultations had occurred. The decision to co-locate the terminal control units with the air traffic control centres was one that evolved as we learned more about the capabilities of the equipment. It was done for better operation, one that also provides a greater level of redundancy, because with terminal control units being located with the air traffic control centres, there will be, if you will, a possibility of the air traffic controllers assisting the terminal control unit and vice versa.

**Mr. Benjamin:** In December, 1983, we heard: "No new terminal control units will be initiated and those presently constituted will remain". That is re Saskatoon, Thunder Bay—TCU status. I think that is from Mr. Proulx, Director of Air Traffic Services. The Department of Transport document, "Air Traffic Service Surveillance to the year 2,000", I believe said essentially the same thing. You are saying then that the TCUs, the more you looked into RAMP, you concluded they were so good you could change your position on leaving the traffic control units where they were. Is that the situation?

• 0955

**Mr. Lafrance:** I am not too sure if that is exactly the case. As you know, I was not on the site then. However, it depends a great deal on the words you have quoted; it depends a great deal on what they mean. There has never been any change about retaining terminal control units at the locations; that is, to serve the locations you mention. That will still be done.

What we are talking about now is moving it, because the new equipment permits that. And to exploit the possibilities of the new equipment in terms of efficiency, in terms of redundancies, we have to do that, and this is perhaps something that was not technically apparent at the time you mentioned.

If I may come back, sir, to your initial question on the consultations, more specifically during this year, during the months of January and February, the following groups were briefed or informed of our plans: the Air Transport Association of Canada, ATAC; the vice presidents of operations of the eight major airlines in Canada; Canadian Air Line Pilots

[Translation]

ministère pour lui dire que j'espère qu'il a d'abord offert cette même séance d'information aux contrôleurs aériens, à l'ACCTA.

Lors de cette séance d'information, j'ai cru comprendre que les contrôleurs avaient été consultés sérieusement avant que ne soit prise la décision d'aller de l'avant avec ce programme. Or, j'ai été étonné d'apprendre que jusqu'à l'annonce du programme RAMP, Transports Canada préconisait le maintien des unités de contrôle terminal aux aéroports, comme c'est le cas actuellement. Pourquoi a-t-on décidé de centraliser les TCU à Winnipeg et de ne pas en discuter d'abord avec des contrôleurs?

**M. Lafrance:** Monsieur le président, les syndicats des contrôleurs de la navigation aérienne ont été consultés à toutes les étapes précédant le lancement du programme RAMP. Le ministère a dû prendre la décision finale, mais il a d'abord tenu des consultations. La décision d'installer les unités de contrôle terminal au même endroit que les centres de contrôle de la circulation aérienne a été prise lorsque nous avons été en mesure de mieux connaître les capacités du matériel. Cette décision a pour but d'optimiser les opérations et d'assurer un plus haut degré de redondance puisque, si les unités de contrôle terminal sont situées au même endroit que les centres de contrôle du trafic aérien, les contrôleurs pourront prêter leur concours aux unités de contrôle terminal et vice versa.

**M. Benjamin:** En décembre 1983 on nous a dit qu'aucune nouvelle unité de contrôle terminal ne serait créée et que les unités existantes seraient maintenues. Cette affirmation a été faite à l'égard du statut des TCU de Saskatoon et de Thunder Bay. Elle a été faite, je crois, par M. Proulx, directeur du service de la circulation aérienne. Le document du ministère des Transports intitulé *Air Traffic Service Surveillance to the Year 2,000* disait, je crois, essentiellement la même chose. Vous voulez dire, donc, que plus vous vous familiarisiez avec le Projet de modernisation radar, plus vous vous sentiez prêt à changer d'avis sur le déplacement des unités de contrôle terminal. Est-ce bien cela?

**M. Lafrance:** Je ne suis pas sûr que ce soit tout à fait cela. Comme vous le savez, je n'étais pas là à l'époque. Cependant, cela dépend beaucoup du sens de la phrase que vous nous avez citée. Il n'a jamais été question de ne pas desservir les endroits que vous avez mentionnés. Cela sera fait.

Ce que l'on envisage maintenant, c'est de déplacer le service, puisque c'est désormais techniquement possible. Nous devons le faire si nous voulons exploiter au maximum les possibilités de redondance et d'efficacité du nouvel équipement, et ce n'était peut-être pas évident au moment où on a fait la déclaration que vous nous avez citée.

Si vous me permettez de revenir à votre question concernant les consultations, pour être précis, aux mois de janvier et février derniers, nous avons mis au courant de nos plans les groupes suivants: la *Air Transport Association of Canada*, ATAC; les vice-présidents des opérations des huit principales lignes aériennes au Canada; l'Association canadienne des

## [Texte]

Association, CALPA; Canadian Owners and Pilots Association, COPA; the members of the caucus in the affected areas; also the NDP and Liberal Members of Parliament from the areas that are affected; as well as the Canadian Air Traffic Control Association.

The briefings we have given to the air traffic controllers were of a more technical nature, as you would expect, and more detailed in the evolution of this program than the briefings we have given to non-technical persons.

**Mr. Benjamin:** I wrote to the Minister on March 4. The documents I have propose continuation of autonomous TCUs and reject the plan of operating out of a central control centre. I asked the Minister for any documentation there might be to support and show the reasons for that change, a pretty fundamental change.

The controllers have some alternative ideas. They have asked to be met with so they can present their views and their ideas as to how to make the system work the best. Are you going to listen to them? Will you meet with them again?

**Mr. Lafrance:** We meet with them on an ongoing basis. We have and we are prepared to do it; and in fact we have in that regard, as well as in many regards, asked them to put down their views on what they think the system should be. In this regard there are many air traffic controllers who are part of the program and who are in developing options at our training and experimental unit in Hull, and our training unit in Cornwall. There are others who are assisting us in the development of technical options. Those are very knowledgeable.

The controllers generally across Canada, some of them represented by the union of the controllers, are not all that knowledgeable about the instrument flying part, which is what this radar system involves, because many of the members, of course, are what we call visual flight rule controllers. But whether or not they are technically involved in this, we welcome any possibility to brief them or to seek their views.

**Mr. Benjamin:** If the head of CATCA calls you later today or tomorrow, you would be quite agreeable to set up a meeting with them?

**Mr. Lafrance:** Oh, absolutely. He knows that my door is always open to him. I would be glad to see him again, and also to arrange for whatever discussions or briefings he would like to have.

**Mr. Benjamin:** Unless I misunderstood at that briefing, I understood that in the event of some major disruption—tornado, fire, earthquake, whatever—at Winnipeg, Thunder Bay, Regina, Saskatoon, any one or all three could take over and continue safe operations. I was given to understand—unless I misunderstood—that they can take over only that 35-mile area, that they would still have only that amount of territory but there would be a complete alternate facility at Winnipeg in the event of a major disruption.

## [Traduction]

pilotes de lignes aériennes, ACPLA; la *Canadian Owners Pilots Association*, COPA; les membres du caucus des régions touchées; les députés néo-démocrates et libéraux des régions concernées; ainsi que l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien.

Comme il se doit, les séances d'information à l'intention des contrôleurs du trafic aérien étaient plus techniques et donnaient davantage de détails sur l'évolution du programme que les séances d'information à l'intention des non-spécialistes.

**M. Benjamin:** J'ai écrit au ministre le 4 mars. Les documents que j'ai reçus recommandent le maintien d'unités de contrôle terminal autonomes et s'opposent à l'idée d'un centre de contrôle unique. J'ai demandé au ministre de me fournir des documents à l'appui de ces décisions, qui entraînent un changement radical.

Les contrôleurs proposent d'autres solutions. Ils ont demandé qu'on leur accorde une entrevue pour qu'ils puissent présenter leurs vues et leurs idées sur la meilleure façon d'exploiter le système. Allez-vous les recevoir? Allez-vous les écouter?

**M. Lafrance:** Nous les rencontrons régulièrement. Nous l'avons fait par le passé et nous sommes prêts à continuer; d'ailleurs, sur cette question comme sur bien d'autres, nous leur avons demandé de nous donner par écrit leur avis sur le système. Un grand nombre de contrôleurs aériens participent à notre programme et à la mise au point de diverses options au Centre de formation et d'expérimentation à Hull, ainsi qu'au centre de formation de Cornwall. D'autres nous aident dans la mise au point des options techniques. Ce sont des gens très compétents.

Les contrôleurs canadiens en général, dont certains sont représentés par le syndicat des contrôleurs aériens, ne sont pas très au courant des règles de vol aux instruments, sur lesquelles s'applique ce système de radar, car bien entendu, un grand nombre d'entre eux travaillent selon les règles de vol à vue. Mais qu'ils puissent ou non participer sur le plan technique, nous sommes toujours prêts à les tenir au courant ou à entendre leur point de vue.

**M. Benjamin:** Si le président de l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien vous appelait aujourd'hui ou demain, seriez-vous prêt à organiser une rencontre?

**M. Lafrance:** Certainement. Il sait que ma porte lui est toujours ouverte. Je serais très heureux de le revoir et d'organiser les séances d'information qui lui paraissent souhaitables.

**M. Benjamin:** J'ai peut-être mal compris ce qu'on nous a expliqué à la séance d'information, mais il me semble qu'en cas de perturbation majeure—de tornade, incendie, tremblement de terre, ou autres—à Winnipeg, Thunder Bay, Regina ou Saskatoon, n'importe lequel de ces centres, ou les trois autres ensemble, pourraient prendre la relève sans que la sécurité en soit affectée. On m'a laissé entendre—à moins que je n'aie mal compris—que chaque unité ne peut couvrir qu'une zone de 35,000, qu'elle ne pourrait pas aller au-delà, mais qu'il y aurait des installations en mesure de prendre la relève à Winnipeg en cas de perturbation grave.



[Text]

• 1000

From information I have had, the alternate facility, if there is one, consists of a room with a table and a chair and a telephone; that is about it. Why can the thing not be devised so that, in the event of some major disruption—for instance, if all the power went out or if there were a fire or something like that—those three places could take over from Winnipeg? I presume you are going to try to put this in place in other parts of Canada.

**Mr. Lafrance:** Absolutely.

**Mr. Benjamin:** So surely to goodness, just good precautionary sense suggests that you should have an alternate facility at one of those other places.

**Mr. Lafrance:** Sir, you have put your finger on one of the fundamental weaknesses of the current system. The origin of that weakness is that radar information cannot be transmitted over long distances with the current equipment, and therefore, if you have a local radar with a local control unit and if either of the two goes out, then you have a problem. Today the way we resolve this problem is by having the surrounding centres take over, not by direct control by radar because presumably in that kind of emergency they would not have a radar view, but by timing. They would go on what we call procedural separation. So flight safety is maintained that way, but it is a serious problem.

The new system will allow transmission of radar data over long distances and over several redundant routes, which would mean that, for instance, if you had a radar going out at Winnipeg, Winnipeg would still have access to surrounding radars if the air traffic control centre were still in operation. If the air traffic control centre were to go down, the other centres would not only take over the traffic that would not be controlled by Winnipeg, but would also have the radar information from there going that way.

So in effect, there will be a greater safety and a greater degree of redundancy because of the multiple routing of data that will be possible. This is something that will evolve, that becomes possible with the new technology, and we will ensure that we have adequate redundancies.

**Mr. Benjamin:** But if your long-distance radar goes down and your centre in Winnipeg has access to the other surrounding radar, I presume that is not the long-distance stuff. That will be the short-range radar.

**Mr. Lafrance:** No, with the new technology you could have the information from, let us say, a radar in New Brunswick transmitted to a centre in Winnipeg. Distance is going to be no problem. So in effect, you could feed in radar information from any radar you want out of the centre. Now, there is obviously a cost in this, and what we will do is design what we think are the most cost-effective possibilities, which will allow for an appropriate emergency response, depending on what the possibilities of failures might be in the system.

**The Chairman:** This is your last question on this subject.

[Translation]

D'après les renseignements que j'ai obtenus, ces installations de relève, si elles existent, consiste en une pièce meublée d'une table, d'un fauteuil et d'un téléphone; rien de plus. Ne pourrait-on pas arranger les choses afin qu'en cas de perturbation majeure—par exemple, en cas de panne de courant ou d'incendie—ces trois unités puissent prendre la relève de Winnipeg? Je présume que vous allez essayer de mettre sur pied un tel système dans d'autres régions.

**M. Lafrance:** Certainement.

**M. Benjamin:** Alors il me semble que le bon sens exige que vous ayez une unité de relève à l'une de ces localités.

**M. Lafrance:** Monsieur, vous venez de mettre le doigt sur l'une des principales faiblesses du système actuel. Cette faiblesse est due au fait que le matériel dont nous disposons ne nous permet pas de transmettre des informations au radar sur de longues distances et, par conséquent, si vous avez un radar local avec une unité de contrôle local, et si l'un ou l'autre tombe en panne, cela pose un problème. Actuellement, dans un tel cas, les centres environnants prennent la relève, non pas par contrôle radar direct, puisqu'on peut présumer qu'en cas de perturbations il n'y aurait pas de vue radar, mais par minutage. Ils pratiquent alors l'espacement conventionnel. La sécurité est ainsi assurée, mais le problème est grave.

Le nouveau système permettra de transmettre des données radar sur de longues distances et sur plusieurs routes en même temps, ce qui veut dire, par exemple, que si un radar tombe en panne à Winnipeg, Winnipeg pourra rester en contact avec les radars environnants tant que le centre de contrôle du trafic aérien reste en opération. Si le centre de contrôle du trafic aérien tombe en panne, les autres centres non seulement prendraient la relève du contrôle du trafic aérien de Winnipeg, mais ils recevraient également les renseignements radar qui lui étaient destinés.

La sécurité s'en trouvera donc grandement rehaussée du fait que les données pourront être acheminées vers plusieurs endroits en même temps. Cela se fera progressivement, avec l'arrivée de nouvelles techniques, et nous veillerons à avoir des dédoublements suffisants.

**M. Benjamin:** Mais si le radar à grand rayon d'action tombe en panne et si le centre de Winnipeg a accès à un radar voisin, je présume que ce ne sera pas à grand rayon. Il s'agira d'un radar à courte portée.

**M. Lafrance:** Non, avec la nouvelle technologie, il sera possible de faire transmettre les données d'un radar du Nouveau-Brunswick, par exemple, à Winnipeg. Les distances ne poseront aucun problème. Le centre pourra donc recevoir des données de n'importe quel radar. Bien entendu, tout cela coûte cher, et nous allons mettre au point le système le plus rentable possible qui nous permette de réagir en cas d'urgence, en tenant compte des points faibles éventuels.

**Le président:** C'est votre dernière question sur ce sujet.

[Texte]

**Mr. Benjamin:** Could Regina, Saskatoon or Thunder Bay plug in? Let us say Winnipeg is down. Can any one or all of those three plug in on what was normally coming into Winnipeg on long-distance radar? Could they get the radar information at Winnipeg ...

**Mr. Lafrance:** No, it will not be done that way. Let us take one example; let us say, a Regina radar. Normally, the radar information would be fed to Winnipeg. Let us say Winnipeg goes down; then that radar information could be fed to, let us say, Edmonton. Edmonton would take over the control of the air traffic in that area for the duration of that urgency. This is a notional possibility because of course the final system is not fully designed yet. But these are possibilities.

• 1005

**The Chairman:** I have Mr. Dantzer, Mr. Gray, Mr. Reid and Mr. Clifford.

**Mr. Benjamin:** Next round, Mr. Chairman.

**Mr. Dantzer:** Thank you, Mr. Chairman. I apologize for being late.

Maybe my question is not in its proper place. My questions are not concerning Canada-wide problems, as my hon. friend's here. I am interested in the airport at Kelowna, which I go in and out of every weekend. I have been talking to the Minister about our landing facilities there, and recently the Mayor of Kelowna and his group I think attended at the Department of Transport and presented a brief in terms of what they would like to see done. That is the third busiest airport in British Columbia, and many times in November, December and January I find it difficult to get there, and if I get there then I find it difficult to get out.

Can you tell me whether anything is planned for improving the landing facilities there, lowering the ceilings that aircraft can land at that airport? I suppose the installation of a microwave landing system would be one way. I wonder why it cannot be done, because when the Queen came there some time ago they brought in a mobile unit that brought her down within 300 feet. So obviously it is possible. I would like your comments on that.

**Mr. Lafrance:** I can check during this meeting to find out exactly where it stands on the possibility of the microwave landing system to see if it is on our books.

In developing criteria for landing systems we have to examine not only the topography of the airport, which, as you know, in Kelowna is very special, but also the amount of traffic that would be using it. Obviously we are required to show value for money in all these installations, both for the initial capital costs as well as the maintenance, and consequently the amount of traffic going in is a very important factor. So if you would bear with me I will make sure we get the specific answer to that question.

**Mr. Dantzer:** I would be very pleased. That is all I have.

**The Chairman:** Mr. Dantzer, you can come back and ask further questions when he has the information.

[Traduction]

**M. Benjamin:** Regina, Saskatoon ou Thunder Bay pourront-ils s'y raccorder? Supposons que Winnipeg soit en panne. L'un des trois autres centres, ou tous les trois en même temps, pourront-ils capter l'information normalement envoyée à Winnipeg par radar à long rayon? Pourraient-ils obtenir l'information radar de Winnipeg ...

**M. Lafrance:** Non, cela ne se passera pas ainsi. Prenons comme exemple le radar de Regina. Normalement, l'information est envoyée à Winnipeg. Supposons que Winnipeg soit en panne; l'information radar serait alors envoyée, disons, à Edmonton. Edmonton prendrait la relève du contrôle du trafic aérien dans la région pendant toute la durée de la situation d'urgence. Ce n'est pour le moment qu'un concept, car le système n'est pas encore finalisé. Mais ce sont des possibilités.

**Le président:** J'ai MM. Dantzer, Gray, Reid et Clifford.

**M. Benjamin:** Au prochain tour, monsieur le président.

**M. Dantzer:** Merci, monsieur le président. Je vous prie d'excuser mon retard.

Ma question n'est peut-être pas tout à fait appropriée. Elle ne porte pas sur des problèmes nationaux, comme les questions de mon collègue. Ce qui m'intéresse, c'est l'aéroport de Kelowna que j'utilise à chaque fin de semaine. J'ai parlé au ministre des Transports des pistes d'atterrissage et, récemment, le maire de Kelowna s'est rendu, accompagné d'une délégation, au ministère des Transports où il a présenté un mémoire exposant ce qu'il faudrait faire. C'est le troisième aéroport le plus utilisé de Colombie-Britannique et, souvent, en novembre, décembre et janvier, il est difficile de s'y rendre, et si l'on y arrive, il est difficile d'en repartir.

Pouvez-vous me dire s'il est possible d'améliorer les conditions d'atterrissage, de rabaisser les plafonds d'atterrissage à l'aéroport? Je suppose qu'on pourrait le faire avec un système d'atterrissage par micro-ondes. Je ne vois pas pourquoi ce ne serait pas possible, puisque lors de la visite de la Reine, il y a quelque temps, on a utilisé une unité mobile qui lui a permis d'atterrir en moins de 300 pieds. C'est donc possible. Je voudrais avoir votre avis là-dessus.

**M. Lafrance:** Je peux vérifier, pendant que nous continuons la réunion, pour voir si l'installation d'un système d'atterrissage par micro-ondes est prévu à Kelowna.

Lorsque nous décidons des systèmes d'atterrissage qui seront utilisés, nous devons tenir compte non seulement de la topographie de l'aéroport qui, à Kelowna, est très particulière, comme vous le savez, mais aussi du volume de trafic. Nous devons bien sûr démontrer la rentabilité de toutes ces installations, tant en ce qui concerne l'investissement initial que l'entretien, et le volume de trafic est donc un facteur très important. Si vous voulez bien m'accorder quelques instants, nous allons vous donner une réponse précise.

**M. Dantzer:** J'en serais très heureux. C'est tout.

**Le président:** Monsieur Dantzer, vous pourrez poser d'autres questions lorsque vous aurez eu votre réponse.



[Text]

**Mr. Dantzer:** Yes. I really just wanted to get onto that one particular topic when they were on.

**The Chairman:** Thank you very much. Mr. Gray.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Gentlemen, is it true that there is a surplus of air controllers in Canada presently, especially in Quebec?

**Mr. Lafrance:** A surplus you say?

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Yes.

**Mr. Lafrance:** Yes, although this requires qualification. There is at the moment a relatively small and certainly manageable surplus of air traffic controllers if you add them all together.

As I alluded to a little earlier, there are two kinds of air traffic controllers. There are those who are called visual air traffic controllers and basically they control air traffic visually from a control tower, with perhaps the assistance of the local radar in some instances. Then there is another group of air traffic controllers who control the instrument flight rule traffic across Canada—longer distances.

These two specialties require special qualifications. One of the ways—not the only way—we qualify instrument flight rule controllers is by taking experienced visual controllers and recycling them into training so they become qualified.

At the moment we are expecting quite serious attrition during this year and next of the instrument flight rule controllers and we are therefore planning very soon to meet the requirement to start the training of instrument flight rule controllers. Since we do have a surplus of visual aircraft controllers, we will be seeking candidates from that group.

There are limitations to this because some of them are not prepared to move; some of them are not prepared to change jobs, to go into an instrument air traffic centre and therefore to leave the control tower; and still others have shown that they are really unable to make the step and to qualify. But, to the extent possible, that is what we are going to do, and therefore the surplus we have at the moment of air traffic controllers in the towers, which, as you said, applies particularly to Quebec, will disappear within a year or so.

• 1010

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** How many visual controllers are there, compared with the instrument controllers?

**Mr. Lafrance:** I could get you that in just a moment.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Do you foresee with re-regulation that there will be a need for more inspectors for aircraft carriers?

**Mr. Lafrance:** Yes, we do; and we have increased the number of inspectors and we expect over the coming years to have to increase it further.

[Translation]

**M. Dantzer:** Oui. Je voulais en réalité simplement poser cette question pendant que l'occasion se présentait.

**Le président:** Merci beaucoup. Monsieur Gray.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Messieurs, est-il vrai qu'il y a actuellement trop de contrôleurs aériens au Canada, surtout au Québec?

**M. Lafrance:** Trop, dites-vous?

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Oui.

**M. Lafrance:** Oui, mais il faut préciser la réponse. Il y a actuellement un petit nombre de contrôleurs aériens surnuméraires, si on les compte tous ensemble.

Comme je le disais un peu plus tôt, il y a deux sortes de contrôleurs aériens. Il y a ceux qui travaillent selon la méthode du vol à vue, ce sont essentiellement ceux qui surveillent le trafic à partir d'une tour de contrôle, avec de temps à autre l'aide d'un radar local. Et puis il y a l'autre groupe de contrôleurs, ceux qui appliquent les règles de vol aux instruments et contrôlent le trafic sur l'ensemble du pays, sur de grandes distances.

Ces deux méthodes demandent chacune des compétences particulières. L'un des moyens—mais ce n'est pas le seul—par lequel nous formons des contrôleurs au vol aux instruments, c'est en recyclant des contrôleurs au vol à vue d'expérience.

Nous prévoyons un très grand nombre de départs cette année et l'an prochain parmi les contrôleurs de vol aux instruments, et nous avons donc l'intention de commencer très bientôt un cours de formation pour répondre à la demande prévue. Comme il y a un surplus de contrôleurs aériens de vol à vue, nous chercherons des candidats parmi ce groupe.

Cette approche a des limites car certains ne veulent pas déménager; certains ne veulent pas changer d'emploi, faire du contrôle aux instruments et, donc, quitter la tour de contrôle; et d'autres sont de toute évidence incapables d'acquérir les compétences nécessaires. Mais nous allons, dans la mesure du possible, recruter parmi les contrôleurs aériens dans les tours de contrôle où il y a un surplus, principalement au Québec, comme vous l'avez dit, et le surplus devrait être résorbé en l'espace d'un an environ.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Combien y a-t-il de contrôleurs à vue et combien y a-t-il de contrôleurs aux instruments?

**M. Lafrance:** Je vais vous trouver la réponse dans un instant.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Pensez-vous qu'avec la nouvelle réglementation, il faudra augmenter le nombre d'inspecteurs des transporteurs?

**M. Lafrance:** Oui. Nous avons déjà augmenté le nombre d'inspecteurs et nous prévoyons devoir l'augmenter encore au cours des prochaines années.

[Texte]

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** I would assume this involves on-the-job training also for new inspectors coming in.

**Mr. Lafrance:** It is a combination of on-the-job training and formal training. But for the inspectors we take people who are already highly qualified in their area of inspection, which could be engineering, flying, or the cabin crews.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Just to go off on airport security for a second . . . I fly every weekend, or almost every weekend, also. When I go through Ottawa security the detector can detect Certs in my pocket, keys, and what not. When I go through airport security in Montreal, I do not ring the buzzer with keys or Certs in my pocket. Would you say there is a big discrepancy in the airports across Canada, that some airports are more severe or their security is better than others, in terms of the larger airports?

**Mr. McAree:** These electronic units that are used for screening of passengers are very, very sensitive pieces of equipment. Some of them can be put off calibration very easily just by a bump. So recently we have increased our technical inspection of those pieces of equipment and we have increased the sensitivity across the nation to the same level. So the problem you have alluded to should not now exist.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Except when I flew on Friday . . . the fact that when I went through security in Montreal and I did not ring the buzzer or dong the bell . . . that does not mean the security is any less in Montreal than it is in Ottawa.

**Mr. McAree:** No, it does not.

**The Chairman:** Mr. Dantzer wants a supplementary, if that is all right.

**Mr. Dantzer:** I happened to take a bottle of liquor in a handbag. In the Ottawa Airport, if they detect that, which they do with their machine, they take out the bottle, and if it is open, God knows how—they sniff it or something . . . But that is the only airport in Canada where they do that, and I was wondering why in Ottawa.

**Mr. McAree:** I guess there is a very special clientèle that travels in and out of Ottawa. That has also happened to me at Ottawa airport.

I do not know the answer to your question. I do not know that is not done in Toronto, for instance.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** I think they smell it to make sure it is not gasoline or something like that.

**The Chairman:** We understand that, but it is just the removal of the container, and with some of your constituents behind you in the line, sometimes it is a little more embarrassing than it has to be. It has never happened to me, but I can understand the dilemma.

**Mr. McAree:** I have intended to ask that question, so I will do that.

[Traduction]

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Je suppose qu'il faut donner à ces nouveaux inspecteurs une formation pratique.

**M. Lafrance:** Il y a une part de formation pratique et une part de théorie. Mais nous prenons des gens qui sont déjà très compétents dans leur domaine d'inspection, que ce soit le génie, le pilotage ou les équipages.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Parlons un moment de sécurité dans les aéroports . . . Je prends l'avion tous les week-ends, ou presque. À Ottawa, le détecteur des métaux décèle mes bonbons Certs, mes clés, etc. À Montréal, lorsque je passe à la sécurité, mes clés ou mes bonbons ne déclenchent pas l'alarme. Pensez-vous qu'il y a une grande différence entre les divers aéroports canadiens, que certains sont plus stricts que d'autres, parmi les grands aéroports?

**M. McAree:** Les installations qui servent à la fouille électronique des passagers sont des instruments extrêmement délicats. Un simple heurt suffit parfois à les dérégler. Nous avons donc récemment augmenté la fréquence des inspections techniques de ces machines et nous avons uniformisé à la hausse le niveau de sensibilité dans l'ensemble du pays. Vous ne devriez donc plus rencontrer le genre de problèmes que vous avez signalés.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Sauf vendredi . . . Le fait que l'alarme ne se soit pas déclenchée lorsque j'ai passé à la sécurité à Montréal . . . Cela ne veut pas dire que la sécurité soit moins stricte à Montréal qu'à Ottawa.

**M. McAree:** Non.

**Le président:** M. Dantzer voudrait poser une question complémentaire, si vous permettez.

**M. Dantzer:** Il m'est arrivé d'emporter une bouteille d'alcool dans mes bagages à main. À l'aéroport d'Ottawa, si les agents de sécurité s'en aperçoivent, et avec leurs machines, ils peuvent le voir, ils sortent la bouteille et si elle est ouverte, ils reniflent . . . Mais c'est le seul aéroport au Canada où l'on fait cela, et je me demande pourquoi à Ottawa.

**M. McAree:** C'est peut-être parce que la clientèle y est très spéciale. Cela m'est aussi arrivé à l'aéroport d'Ottawa.

Je ne peux pas vous répondre. Je ne sais pas pourquoi on ne le fait pas à Toronto, par exemple.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Je crois qu'il reniflent pour s'assurer que ce n'est pas de l'essence, par exemple.

**Le président:** C'est entendu, mais si on sort la bouteille et qu'il y a des gens de votre circonscription derrière vous, cela peut être embarrassant. Cela ne m'est jamais arrivé, mais je comprends que cela soit délicat.

**M. McAree:** J'avais l'intention de me renseigner, et je vais le faire.



[Text]

**Mr. Lafrance:** Mr. Chairman, perhaps I could answer a question asked a little earlier by Mr. Danzter. He was asking...

**The Chairman:** We will do it after we get through with Mr. Gray here.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** My last question is very easy. Mr. McAree, as concerns your responsibility with airports and the task force, there have been changes in the last few years in traffic between Dorval and Mirabel. In your task force study, I would like to know when the results or the report will be out.

Then, I know this is a very serious concern in the Montreal area in the province of Quebec: the future of Mirabel. Would you care to make any comments on the... whether we call it competition between Dorval and Mirabel, or with more traffic being rerouted to Toronto, because Mirabel is a very...

**The Chairman:** Well, you can answer the question, but are you involved in the task force?

**Mr. McAree:** I have been involved in the task force. I was deputy chairman of the task force for three or four months. The task force itself is not examining the question of Dorval and Mirabel or Vancouver and Abbotsford and those kinds of relationships. The task force report has not been presented to the Minister yet; that will happen shortly.

• 1015

There is a special group established by our Minister to examine the question of Mirabel and Dorval, and unfortunately their report has not been presented to the department or to the Minister as yet. We expect that to happen before mid-summer.

There is no deliberate action I am aware of by anybody in the department to move traffic from Dorval to Mirabel or vice versa, or to favour Toronto over Mirabel.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Do you have any idea roughly what percentage of the maximum total use possible for Mirabel is being used presently?

**Mr. McAree:** I am sorry. I missed that question.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** The traffic going into Mirabel now is being handled. What percentage of the maximum traffic that it could handle is presently going into Mirabel?

**Mr. McAree:** Oh. I would just guess at maybe 10% of what they can handle or less. There is plenty of capacity at Mirabel.

**Mr. Clifford:** Did I understand you correctly, Mr. McAree, that there is no—that you know of—program or individuals in the department who are actively working with one airport to increase its business over another airport?

**Mr. McAree:** There are some people who are looking at how to market the Dorval and the Mirabel airport systems, but they

[Translation]

**M. Lafrance:** Monsieur le président, je voudrais répondre maintenant à une question qu'a posée tout à l'heure M. Dantzer. Il demandait...

**Le président:** Nous y viendrons lorsque nous aurons terminé avec M. Gray.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Ma dernière question est très facile. Monsieur McAree, vous occupez un poste de responsabilité et vous avez participé au groupe de travail sur les aéroports. La répartition du trafic entre Dorval et Mirabel s'est modifiée au cours des dernières années. Je voudrais savoir quand seront publiés les résultats ou le rapport du groupe de travail.

Et puis, il y a une question très importante pour la région de Montréal, et c'est celle de l'avenir de Mirabel. Pouvez-vous nous dire à propos... Que l'on parle de concurrence entre Dorval et Mirabel, ou que l'on fasse passer davantage de trafic par Toronto, parce que Mirabel est très...

**Le président:** Vous pouvez répondre, mais avez-vous participé au groupe d'étude?

**M. McAree:** Oui, j'y ai participé. J'en ai été vice-président pendant trois ou quatre mois. Le groupe de travail n'a pas été chargé d'étudier les liens entre les aéroports de Dorval et Mirabel, de Vancouver et d'Abbotsford, et ainsi de suite. D'ailleurs, le groupe de travail n'a toujours pas déposé son rapport auprès du ministre; il doit le faire sous peu.

Le ministre a mis sur pied un groupe spécial chargé d'étudier les aéroports de Mirabel et de Dorval, mais malheureusement le rapport n'a toujours pas été déposé. Nous comptons qu'il le sera vers le milieu de l'été.

A ce que je sache, personne au ministère n'essaie de réacheminer vers Mirabel le trafic de Dorval, ou vice et versa ou encore de favoriser l'aéroport de Toronto au détriment de celui de Mirabel.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Avec le trafic actuellement acheminé par Mirabel, quel pourcentage de la capacité de cet aéroport est actuellement utilisé?

**M. McAree:** Je regrette, mais je n'ai pas compris la question.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Actuellement, il y a du trafic à l'aéroport de Mirabel et j'aimerais savoir quel pourcentage il représente de la capacité maximale de l'aéroport de Mirabel?

**M. McAree:** Ah, j'ai compris. Je dirais environ 10 p. 100, ou peut-être moins. L'aéroport de Mirabel peut accueillir un très gros volume de trafic.

**M. Clifford:** Monsieur McAree, avez-vous bien dit qu'aucun fonctionnaire du Ministère ne s'efforce actuellement d'accroître le volume de trafic dans un aéroport au détriment d'un autre, et qu'il n'y a pas de programme en ce sens?

**M. McAree:** Certains fonctionnaires examinent les méthodes de commercialisation des deux grands aéroports de la

[Texte]

are not involved in negotiating bilaterals or assigning new carriers. They are trying to market the services that exist at Mirabel and the capability it has for passengers and cargo.

**Mr. Clifford:** Would that be true of Hamilton too?

**Mr. McAree:** As a department, we are just starting to concentrate on some marketing of Hamilton airport. The City of Hamilton and the airport management at Hamilton, which is a city-operated airport, have been trying to market that airport for some time. We are now joining hands with them hopefully to get some carriers operating there.

**Mr. Clifford:** Would that offer be extended to anybody else?

**Mr. McAree:** Yes.

**The Chairman:** I do not mind supplementaries. It makes questioning more lively, but you are on the list, and you may want to pursue that even further.

I have Mr. Reid, but perhaps before Mr. Reid, Mr. Lafrance, you have an answer to Mr. Dantzer.

**Mr. Lafrance:** You were asking me, Mr. Dantzer, what we would do for a landing aid in Kelowna. Our plan is to have the microwave landing system in place in 1991 for Kelowna.

Also, Mr. Chairman, when you wish, I have the answer concerning the number of air traffic controllers.

**The Chairman:** You might as well give them now.

**Mr. Lafrance:** We have 960 instrument flight rule controllers and 1,000 visual flight rule controllers, roughly half and half.

**The Chairman:** Thank you. Mr. Reid.

**Mr. Reid:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Lafrance, I rode around in a tank rather than the air force long ago, and I have been living a very quiet life ever since. Therefore, I am one of the non-technical persons you are speaking to.

I was rather concerned by the comment made in response to Mr. Robichaud's question . . . that we are not up to the peak in the state of the art, and I also detect some urgency in your presentation with respect to radar replacement. If we are deficient in the state of the art, is that deficiency across the country, and what about our major international airports? Why have we not and are we not using the pinnacle of the state of the art in radar and other technical equipment in our major international airports?

**Mr. Lafrance:** Mr. Chairman, sir, it is not possible to look at the air-navigation system in small compartments. It is part of an integrated whole, and of course to replace the current

[Traduction]

métropole québécoise, mais ils ne sont pas chargés de négocier des accords bilatéraux ou de désigner de nouveaux transporteurs. Ils se contentent de commercialiser les services existant à Mirabel et la capacité de cet aéroport d'accueillir des passagers et du fret.

**M. Clifford:** Y a-t-il des activités de commercialisation semblable pour l'aéroport de Hamilton?

**M. McAree:** Le ministère a à peine amorcé le programme de commercialisation de l'aéroport de Hamilton. La ville de Hamilton et les administrateurs de l'aéroport de Hamilton, qui est administré par la municipalité, ont entrepris des efforts en ce sens depuis un certain temps déjà. Nous coopérons maintenant avec eux dans le but d'encourager des transporteurs à offrir un service à partir de Hamilton.

**M. Clifford:** Offrez-vous ces services aux autres aéroports canadiens?

**M. McAree:** Oui.

**Le président:** Je n'ai rien contre les questions complémentaires, car elles rendent les débats plus vivants, mais votre nom figure sur la liste et il vaudrait peut-être mieux attendre.

C'est maintenant M. Reid qui a la parole, mais je vois que M. Lafrance voulait répondre à M. Dantzer.

**M. Lafrance:** Monsieur Dantzer, vous m'avez posé une question au sujet du système d'atterrissage à l'aéroport de Kelowna. Nous comptons y installer, d'ici 1991, un système d'atterrissage à micro-ondes.

Monsieur le président, j'ai en outre obtenu la réponse au sujet du nombre de contrôleurs du trafic aérien.

**Le président:** Aussi bien nous la donner tout de suite.

**M. Lafrance:** Nous avons 960 contrôleurs pour le vol aux instruments et 1,000 contrôleurs pour le vol à vue, ce qui fait une répartition d'environ 50/50.

**Le président:** Merci. Monsieur Reid.

**M. Reid:** Merci, monsieur le président. Monsieur Lafrance, ma carrière militaire, qui date d'y il y a fort longtemps, s'est déroulée non pas dans un avion mais plutôt dans un char d'assaut et depuis, je suis devenu un peu pantoufflard et ce n'est pas moi qui vais vous impressionner avec les toutes dernières données techniques.

J'ai trouvé intéressante votre réponse à la question de M. Robichaud, à qui vous avez dit que nous ne sommes pas à la fine pointe de la technologie. En outre, le remplacement des radars existant semble revêtir pour vous un caractère urgent. Si nous accusons un retard sur le plan technologique, cette lacune existe-t-elle partout au pays et qu'en est-il de nos grands aéroports internationaux? Pourquoi nos grands aéroports internationaux ne sont-ils pas dotés des installations radar et autres qui sont à la fine pointe de la technologie?

**M. Lafrance:** Monsieur le président, il n'est pas possible de considérer isolément chacun des éléments d'un système de navigation aérienne. Il s'agit d'un ensemble intégré, et bien



*[Text]*

system with a completely new system will have to be done over a period of years, and it is also going to have to be phased in so there is no gap in the operation. We cannot afford to skip a beat; there must always be safe operation throughout the implementation of the new system.

The reason you have to look at the air navigation system as one complete system is because the impact of what you do to the air traffic going through the Montreal area, let us say, is going to have an impact on the traffic flow at Toronto, and vice versa. It is one air traffic flowing throughout Canada, and you cannot look in one compartment.

The systems must be totally compatible because the data that is sent out from, let us say Montreal, has to be sent out in such a way that it is receivable by the systems of Toronto, and vice versa. So it is not only an expensive system, but it also a highly complex system that has to be introduced over time.

There is always, as you well know, a time gap between the evolution of new technology and the introduction of that technology into an operational mode, and that is what we are doing at the moment.

**Mr. Reid:** I rather understand that, but that makes my question one of a little more concern.

Recognizing that it is a cross-country system we are talking about, how long does it take you to introduce a change in system? People in your position of authority and responsibility must forever be concerned with technology, and upgrading that technology so we are, within our financial capabilities, operating to the greatest degree of cost-efficiency. How long, and how long ago, was it since you had this radar replacement scheme updated, ready and available for installation? In effect, how long has it taken us to reach this point in recommending, at an \$800 million cost, a radar replacement?

**Mr. Lafrance:** Discussions were going on in the mid-1970s about this. It was recognized at that time that there would have to be a follow-on system. The need to introduce a system was not then as urgent. It was important for Transport at that time to know what the military plans would be, because there was a possibility of cross-feed of information between Department of National Defence radar and Transport Canada.

As the military posture evolved, what eventually resulted was that it was recognized that the air space of military interest was quite a different air space of Canada than the air space of civilian transport interest. So it was only by the early 1980s that the plans for the system could be firmed up. And as these plans were developed, there needed to be a connection with the industry to see what the industry could afford.

Even now, at the time we are introducing a new system, in our long-range thinking we have to be aware of what might come up in the year 2000. But of course it would be premature to make decisions at this time.

*[Translation]*

entendu, le remplacement du système actuel, par un système entièrement nouveau, exigera un certain nombre d'années, période pendant laquelle il faudra procéder étape par étape sans interruption de service. Nous ne pouvons nous permettre aucune défaillance et nous devons assurer la sécurité des opérations pendant la mise en place du nouveau système.

Il faut en effet considérer le système de navigation aérienne comme un tout, car tout changement au trafic acheminé par Montréal, par exemple, se répercute sur le trafic de Toronto et vice-versa. Il s'agit d'un système transcanadien à l'intérieur duquel circule le trafic et il n'est pas possible de considérer un seul élément isolément.

Les systèmes doivent être entièrement compatibles parce que les données transmises à partir de Montréal, par exemple, doivent l'être sous une forme que peu capter l'aéroport de Toronto, et vice-versa. Par conséquent, non seulement ce système est-il coûteux, mais il est aussi extrêmement complexe, ce qui explique pourquoi il faut l'introduire par étapes.

Comme vous le savez sans doute, il s'écoule toujours un laps de temps entre l'évolution des nouvelles technologies et leur introduction dans les opérations, et nous en sommes actuellement à cette étape.

**M. Reid:** Je vous comprends, mais cela rend ma question encore plus inquiétante.

Compte tenu qu'il s'agit d'un système transcanadien, combien de temps vous faut-il pour modifier le système? Ceux qui, comme vous, assument ces responsabilités doivent suivre de très près l'évolution de la technologie pour que nous puissions améliorer nos systèmes, compte tenu de notre capacité financière et de la rentabilité de nos activités. Depuis quand étudiez-vous ce projet de modernisation et de remplacement des systèmes radar. En fait, combien d'années vous a-t-il fallu avant de pouvoir recommander le remplacement des systèmes radar en place à un coût approximatif de 100 millions de dollars?

**M. Lafrance:** Nous discutons de cela déjà depuis le milieu des années 70. À l'époque, on s'était rendu compte qu'il faudrait introduire un système de remplacement, bien que le besoin n'était pas aussi urgent qu'aujourd'hui. D'ailleurs, le ministère des Transports devait être au fait des plans du ministère de la Défense, car il existait la possibilité à l'époque que les données obtenues par radar soient transmises d'un ministère à l'autre.

La stratégie militaire canadienne ayant évolué, on a reconnu que l'espace aérien, du point de vue militaire, était tout autre chose que l'espace aérien vu par le secteur du transport civil. Par conséquent, ce n'est que vers le début des années 80 que l'on a pu consolider la planification du nouveau système, et pour ce faire, il a fallu établir des liens avec l'industrie pour voir ce dont elle est capable.

Aujourd'hui, pendant la phase d'introduction du nouveau système, nous devons néanmoins tenir compte de ce qui pourrait se produire d'ici l'an 2,000, mais il serait bien sûr prématuré de prendre des décisions trop hâtivement.

[Texte]

**Mr. Reid:** If the overall plan was developed in the early 1980s, is there any part of it now installed, or is the implementation of it being done in stages? Where? And what degree of urgency are we really at now? Let me put it one step further. Have you developed costs for these present estimates and presented those costs to the Minister for consideration?

**Mr. Lafrance:** Yes, the programs have been approved and have been funded over a period of years, and the contracts have been handed out, and we are working very closely with the contractors to make sure their work actually meets our needs. In fact, I could give you very briefly the milestones of the program. Two years ago at this month, the contract was awarded. In January of this year, the complete assembly of a prototype radar was made at Sudbury.

• 1025

In February and July 1986—this is the period we are in right now—engineering and evaluation of the prototype radar is being carried out. We want to assure ourselves that it does meet our specifications.

In February of next year, in 1987, we expect complete acceptance of the tests from the manufacturer.

In March 1988, we are planning to accept the first radar and we expect the last one will be accepted in 1992.

**Mr. Reid:** When we have this radar system implemented, where will we be in comparison to other countries which have the systems in place? Will we be then at the top at the arch? Will we then reaching the top of the arch? Where will we be in comparison to others?

**Mr. Lafrance:** Yes, we will have advanced technology. We will be right up to speed at that time.

If I can come back to your previous question, I should mention that at the moment we are doing site preparations to receive the radars, as well, in concrete terms. We are doing that.

**Mr. Reid:** Mr. McAree, I take it from your comments earlier that you received criteria from some other authoritative body with respect to the leasing of airport space, etc. I will be very specific. I am talking about the rent-a-car spaces, Mr. McAree. Is there a policy now with respect to different airports, or a universal policy with respect to leasing airport space to rent-a-car agencies, in particular? You can... [Inaudible—Editor] it to something else if you wish. What priority do you give to national rent-a-car agencies as compared to local, and what is the present state of Holiday Rent-a-Car?

**The Chairman:** We have heard some of these interesting questions. I will be interested in the answer because we have explored this from time to time.

**Mr. McAree:** Yes, this question gets a lot of visibility and our approach now is to advertise nationally for rent-a-car services and to provide space based on the percentage of the market that each company may have. My present information

[Traduction]

**M. Reid:** Étant donné que le plan global a été élaboré au début des années 80, certains éléments sont-ils actuellement en place, ou procédez-vous plutôt par étape? Où sont les nouvelles installations? La situation actuelle est-elle très urgente? Avez-vous chiffré le coût de ces initiatives et avez-vous déposé un budget auprès du ministre?

**M. Lafrance:** Oui, les programmes ont été approuvés, le financement repartit sur un certain nombre d'années a été accordé, les contrats ont été octroyés et nous coopérons très étroitement avec les entrepreneurs et veillons à ce que les travaux effectués correspondent réellement à nos besoins. Si vous le voulez, je peux vous décrire les grandes étapes qui jalonnent le programme. Il y a deux ans, le contrat était accordé et en janvier de cette année, le montage d'un prototype du système de radar était mené à bonne fin à Sudbury.

Actuellement, et d'ici juillet de cette année, nous procédons aux travaux d'ingénierie et d'évaluation du prototype, car nous voulons nous assurer qu'il correspond aux spécifications.

En février prochain, nous croyons que le fabricant aura terminé tous les essais.

En mars 1988, nous comptons recevoir le premier système de radar, le dernier devant être livré en 1992.

**M. Reid:** Une fois le nouveau système de radar installé, comment le Canada se comparera-t-il aux autres pays qui ont ce même système? Est-ce que nous les devancerons tous? Où nous situerons-nous par rapport aux autres pays?

**M. Lafrance:** Après l'introduction du nouveau système, nous disposerons d'une technologie sophistiquée et nous aurons rattrapé les pays qui nous devancent.

En réponse à votre question précédente, je vous signale que nous sommes en train de préparer les terrains où doivent être installés les radars.

**M. Reid:** Monsieur McAree, je déduis de ce que vous avez dit tout à l'heure que vous devez respecter certains critères, fixés par un organisme extérieur, tant à la location de locaux dans les aéroports, et ainsi de suite. J'en viens droit au but. Je parle des locaux loués aux agences de location d'automobiles. À cet égard, y a-t-il une politique pour chaque aéroport, ou une politique unique applicable à tous? Quelle priorité accordez-vous aux entreprises nationales de location d'automobiles, par rapport aux entreprises locales, et quelle est la situation actuelle de *Holiday Rent-A-Car*?

**Le président:** C'est une question qui a soulevé de vives discussions et nous avons bien hâte d'entendre votre réponse.

**M. McAree:** En effet, il s'agit d'une question dont on discute beaucoup. Actuellement, nous publions des annonces d'un bout à l'autre du pays invitant les entreprises de location d'automobiles à demander des locaux, et nous les leur accordons en



[Text]

is that Holiday Rent-a-Car is in business, but is operating under a different name, and is in the process of paying back to the department the money it owes.

**Mr. Reid:** Are they ever given a location in the airports across Canada?

**Mr. McAree:** Yes, they are now serving some of the airports under a different name.

**Mr. Reid:** About how many airports are they serving?

**Mr. McAree:** I do not have that information at hand, but I can get it for you.

**The Chairman:** Can we get it this morning?

**Mr. McAree:** We could get it after lunch, or we could write it in.

**The Chairman:** Perhaps you could write it in. Is that all right, Mr. Reid?

**Mr. Reid:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Yes, Mr. Dantzer, you may have a supplementary.

**Mr. Dantzer:** Canadian Pacific was in here on the same issue, and bitterly complained that you gave priority to Air Canada. They said Air Canada always gets the best spots, the best locations, etc. What is your reply to this?

**Mr. McAree:** My reply would be a little bit historical in nature. I can remember when CP Air started to operate jets. At that time, they failed to come forward and demand the best locations, whereas Air Canada was a very aggressive organization. They applied for good locations and were willing to pay top dollar for them. Now that is the history.

Today CP Air is a much different and more aggressive organization and we do everything we possibly can to locate them with a prominent location in at least all of our large airports.

**Mr. Dantzer:** Do you try to give them as adequate a location as you give Air Canada?

**Mr. McAree:** Yes, we try to do this as best we can.

**Mr. Dantzer:** Would CP Air have cause to complain about their location in the Ottawa Airport, which is a new airport, a new location.

• 1030

**Mr. McAree:** If they do, I have not heard about it.

**Mr. Dantzer:** Do they bid for locations?

**Mr. McAree:** No. It is usually agreed in the planning process where each carrier would be located and the kind of mode of operation each carrier would employ.

[Translation]

fonction de la part du marché de chaque agence. Selon mes derniers renseignements, *Holiday Rent-A-Car* existe toujours, bien qu'elle offre ses services sous une raison sociale différente, et elle est en train de rembourser le ministère des sommes que nous lui avons prêtées.

**M. Reid:** Cette entreprise dispose-t-elle de locaux dans les aéroports canadiens?

**M. McAree:** Oui, elle a des bureaux dans certains aéroports, mais sous une raison sociale différente.

**M. Reid:** Dans combien d'aéroports en a-t-elle?

**M. McAree:** Je n'ai pas ces renseignements ici, mais je puis vous les transmettre ultérieurement.

**Le président:** Pourrions-nous les obtenir ce matin?

**M. McAree:** Nous pourrions vous les transmettre après déjeuner ou par lettre.

**Le président:** Vous pourriez nous expliquer cela dans une lettre. Ça vous convient, monsieur Reid?

**M. Reid:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Dantzer, vous voulez poser une question complémentaire?

**M. Dantzer:** Lorsque les représentants des lignes aériennes Canadien Pacifique ont comparu, ils se sont plaints amèrement du fait que le ministère avait donné à Air Canada un statut particulier. Selon eux, Air Canada obtient toujours les meilleurs locaux, les meilleurs emplacements, et ainsi de suite. Qu'en pensez-vous?

**M. McAree:** Pour comprendre cette question, il faut remonter un peu le cours de l'histoire. Je me souviens qu'à l'époque où CP Air a commencé à exploiter des avions à réaction, elle a omis de demander les meilleurs locaux, tandis que Air Canada était déjà très dynamique. Air Canada a demandé des meilleurs locaux et était disposé à payer le loyer. Voilà l'historique de la chose.

Aujourd'hui, les lignes aériennes du Canadien Pacifique ont beaucoup évolué et elles sont devenues beaucoup plus exigeantes. Nous faisons notre possible pour leur donner des locaux bien en vue, du moins dans tous les grands aéroports.

**M. Dantzer:** Essayez-vous de leur donner des locaux semblables à ceux que vous accordez à Air Canada?

**M. McAree:** Oui, nous faisons de notre mieux.

**M. Dantzer:** Les lignes aériennes du Canadien Pacifique seraient-elles en droit de se plaindre des nouveaux locaux qu'elles ont obtenu à l'aéroport d'Ottawa, depuis les rénovations.

**M. McAree:** Si oui, c'est la première fois qu'on m'en parle.

**M. Dantzer:** Est-ce qu'il faut présenter une soumission pour obtenir un local?

**M. McAree:** Non. En règle générale, pendant le processus de planification, nous accordons à chaque transporteur des

[Texte]

**Mr. Dantzer:** You all sit around a table, all the carriers and yourselves. You have the plan and you fight it out at the table?

**Mr. McAree:** Yes, and we need their written commitment to the plan before we implement the project. So it is a very tight program.

**Mr. Dantzer:** Do I take it that historically there may have been some difference, but in the future they all have to agree and ...

**Mr. McAree:** Yes. It is a very co-operative approach now. Sometimes there are arguments over particular locations but we let the two carriers work that out amongst themselves, basically.

**Mr. Dantzer:** Thank you. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Dantzer. Mr. Clifford then Mr. Taylor.

**Mr. Clifford:** Mr. McAree, just further to the supplemental about marketing. You are saying that other airports or other communities can avail themselves of this? They can ask your department to become involved and help this?

**Mr. McAree:** Yes. Based on the change of responsibilities of last October, we are adjusting our organization so that we will have a much stronger emphasis on marketing and commercial activities. We will have marketing skills in the organization to a much greater extent than we have had in the past.

I notice you are from the London area. We will be very happy to talk to the industry and to local officials at London about what can be done to increase traffic there.

**Mr. Clifford:** Fine. One of the other questions I have has to do with baggage-inspection equipment. I gather there has been a big buy of this equipment for the airports of Canada; I know there has been in London.

What are the dates that this is going to be installed? I realize how sensitive this is and, if I understand it correctly, you have to alter the building to fit the equipment. The equipment cannot very much be altered to fit the building; is this true?

**Mr. McAree:** Yes, that is true.

**Mr. Clifford:** When would this happen at London?

**Mr. Bruce Bowie (Acting Director, Airport Services and Security, Department of Transport):** Recently we have acquired an additional 50 checked-baggage inspection units. They have been distributed across the country to respond to the new requirement to inspect checked baggage on international flights. Those 50 units have been acquired and are currently in place.

[Traduction]

locaux et nous fixons les modalités opérationnelles applicables à chacun.

**M. Dantzer:** Vous préparez un plan, après quoi vous vous réunissez avec les transporteurs et essayez de vous entendre. Est-ce exact?

**M. McAree:** Oui, et avant de mettre notre plan en oeuvre, il nous faut avoir l'engagement écrit des transporteurs. C'est donc un processus très exigeant.

**M. Dantzer:** Est-ce que cela signifie que par le passé, il y a peut-être eu des divergences mais à l'avenir, tous les transporteurs devront s'entendre?

**M. McAree:** Oui. Tout se fait maintenant dans un esprit de coopération. Parfois, il y a des divergences de vues au sujet d'un emplacement donné, mais en pareil cas, les transporteurs doivent s'entendre entre eux.

**M. Dantzer:** Merci, merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Dantzer. Monsieur Clifford, suivi de M. Taylor.

**M. Clifford:** Monsieur McAree, j'aimerais revenir sur la question de la commercialisation. Est-ce que vous avez bien dit que les autres aéroports et agglomérations peuvent demander au ministère de leur venir en aide?

**M. McAree:** Oui. Par suite de la transmission des responsabilités survenues en octobre dernier, nous avons restructuré le ministère pour accorder davantage d'importance au marketing et aux activités commerciales. Le ministère va se doter, comme jamais auparavant, de spécialistes de la commercialisation.

Je constate que vous êtes de la région de London. Soit dit en passant que nous serions ravis de discuter avec les autorités municipales et les représentants du secteur privé de votre région afin de savoir comment accroître le volume de trafic.

**M. Clifford:** Très bien. J'aimerais également vous poser une des questions au sujet des systèmes d'inspection des bagages. Je crois savoir que le gouvernement a acheté une quantité importante de systèmes semblables qui doivent être installés dans divers aéroports du Canada, du moins c'est le cas à London.

Quand ces systèmes seront-ils installés? Je sais que ces renseignements sont souvent classifiés et si j'ai bien compris, il faut parfois modifier un édifice avant de pouvoir y installer l'équipement et non le contraire. Est-ce exact?

**M. McAree:** Oui, c'est exact.

**M. Clifford:** Quand effectuerez-vous ces travaux à l'aéroport de London?

**M. Bruce Bowie (directeur suppléant, Services et sûreté aéroportuaires, ministère des Transports):** Récemment, nous avons acheté 50 nouvelles unités d'inspection des bagages. Ces 50 systèmes ont été installés un peu partout au pays et ils nous permettront de respecter une nouvelle exigence selon laquelle il faut inspecter les bagages en transit sur les vols internationaux.



[Text]

In addition to that, at the passenger-screening area we also use X-ray inspection equipment for the carry-on luggage. We are currently in the process of updating our equipment across the system to ensure we have the best technology available at that site.

I understand that at London we will very soon be replacing existing equipment to bring in new equipment which is state of the art.

**Mr. Clifford:** I know the equipment is there because I have seen it in boxes. I also know they are going to have to change the building to fit the equipment. I want your best estimate of when this is going to be possible. When is all this going to be working?

**Mr. Bowie:** In terms of the physical modifications to accommodate the checked-baggage equipment at the airports, those plans are underway. In the meantime, we have made use of existing space to the extent possible to carry out that operation.

Regarding the specific plans at London for the checked-baggage X-ray location, what is involved is an expansion to the baggage makeup area in order to accommodate that equipment. I do not have those specific details at London, but I can get those to you.

**Mr. Clifford:** All right. I would like to have those, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Fine.

**Mr. Clifford:** I have one other question and I think Mr. McAree may have talked a bit about this.

There has been a lot of discussion about the Minister's task force with regard to airport authorities and the future management of airports. Can you give me an update on where we are with this? Is there going to be a change, particularly in our airport which is controlled by the Department of Transport? Is there going to be a change?

• 1035

**Mr. McAree:** I am not in a position to disclose the work of the task force but its mandate was to make recommendations to the Minister about the future management of the airport system in Canada; hopefully, its report will get to the Minister in early June.

**Mr. Clifford:** Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Clifford. Mr. Clifford, was Mr. Bowie going to get that information this morning or are you going to be satisfied with a letter?

**Mr. McAree:** For London.

**The Chairman:** For London.

**Mr. McAree:** We would like to take on the commitment of doing it in writing. If we can get it quicker than that we will do it.

[Translation]

En outre, nous utilisons des installations à rayons x pour inspecter les bagages à main, pendant le contrôle de l'embarquement des passagers. Actuellement, nous sommes en train de modifier ces installations dans le but de les rendre aussi modernes que possible.

Je crois savoir que de nouveaux systèmes dernier cri seront très prochainement installés à l'aéroport de London.

**M. Clifford:** Je sais que les systèmes sont arrivés, car j'ai vu les boîtes d'emballage. Je sais également qu'il va falloir modifier l'édifice pour qu'il puisse accueillir ces systèmes, et j'aimerais savoir quand approximativement les nouveaux systèmes seront mis en oeuvre?

**M. Bowie:** Nous sommes en train de redessiner les plans de l'immeuble, pour qu'il puisse accueillir les systèmes d'inspection des bagages. D'ici lors, nous assurerons ce service dans toute la mesure du possible grâce aux locaux existants.

Pour ce qui est de l'aéroport de London en particulier, l'installation des appareils d'inspection à rayons x exige un ajout à l'aire de manutention des bagages. Je n'ai pas ici tous les détails de ces travaux, mais je peux vous les transmettre.

**M. Clifford:** Très bien. Monsieur le président, j'aimerais obtenir ces renseignements.

**Le président:** Très bien.

**M. Clifford:** J'aimerais vous poser une dernière question, dont M. McAree a déjà discuté, je le crois.

On a beaucoup parlé du groupe de travail mis sur pied par le ministre dans le but de formuler des recommandations quant à l'administration des aéroports et de la répartition des responsabilités à cet égard. Pourriez-vous nous dire où en sont les travaux du groupe de travail? Va-t-on apporter des changements, particulièrement à l'aéroport de London, qui relève du ministère des Transports? La situation va-t-elle changer?

**M. McAree:** Je ne suis pas en mesure de vous indiquer où en sont les travaux du groupe de travail, mais je puis vous dire qu'il a été chargé de faire des recommandations au ministre quant à la gestion future du système aéroportuaire canadien, et nous espérons que son rapport sera déposé vers le début du mois de juin.

**M. Clifford:** Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Clifford. Monsieur Clifford, M. Bowie devait-il vous transmettre les renseignements en question ce matin, ou êtes-vous prêt à attendre qu'il vous les envoie par courrier?

**M. McAree:** Les renseignements au sujet de London?

**Le président:** C'est exact.

**M. McAree:** Nous nous engageons à vous les transmettre par écrit, ou plus rapidement si possible.

[Texte]

**The Chairman:** Fine.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, one quick supplementary. On this business of scanning equipment, I understand San Francisco airport has mobile scanners as well as the ones in the terminal. For example, inter-line baggage going from one airline to another is done out on the tarmac with a mobile scanner. In the event of a bomb threat or whatever, the aircraft is parked away off the end of the runway and in order to go through all the baggage, they take mobile scanners out to it. Are we doing anything like that or are we acquiring any, or what?

**Mr. Bowie:** We are currently investigating the possible future purchase of mobile units. At this point, they are very bulky and very expensive to acquire in that particular mode. However, with the program which is in place right now, we have a number of units at each airport, we are able to locate those units in a number of baggage-makeup areas and we can bring the baggage to the unit to do the inspection at that point. It may take a little bit longer, but it is certainly just as effective.

**Mr. Benjamin:** Well, if you have to go through the baggage of an aircraft because of a bomb threat or whatever, surely to goodness you are not going to pull it up to the terminal to go through all the baggage. What do you do? Do you take the baggage out of the airplane, take it to the terminal, X-ray it and then take it back to the plane?

**Mr. Bowie:** Generally, what we do in that type of situation is use a number of explosive vapour-detection units—the results of some very extensive R and D done by Transport Canada in conjunction with NRC—and RCMP dogs, which we have at a number of major airports, and those are the two pieces of equipment we use for specific inspection of a potential bomb threat or explosives in the cargo of an aircraft.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Taylor.

**Mr. Taylor:** Well, I think having dogs is a doggone good idea.

**Mr. Benjamin:** Hamsters work too.

**Mr. Taylor:** In other fields, too, as well as detecting oil in broken pipes. I have two questions, Mr. Chairman; they are not high priority but are more in the field of public relations.

Two weeks ago I came into Toronto on a Saturday afternoon, and by the time I walked down to the carousel my baggage was there. I almost fell over, it was so fast. Last Sunday, I came in to Ottawa in the afternoon and I waited 35 minutes before my baggage came. Why is there such a delay in Ottawa compared to almost every other place in Canada I have been?

[Traduction]

**Le président:** Très bien.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'aimerais poser une brève question complémentaire au sujet des systèmes d'inspection par balayage. Je crois savoir qu'à l'aéroport de San Francisco, il existe, en plus des systèmes fixes de l'aérogare des systèmes mobiles. Ainsi, il est possible d'examiner, sur l'aire de trafic même, les bagages en transit entre une compagnie aérienne et une autre. S'il y a une menace à la bombe, ou un danger quelconque, l'avion est garé à distance, par exemple au bout de la piste, et les préposés peuvent s'y rendre pour inspecter les bagages grâce à ces systèmes mobiles. Avons-nous des systèmes semblables, ou avez-vous songé à la possibilité d'en acheter?

**M. Bowie:** Nous étudions actuellement la possibilité d'acheter des unités mobiles. Les systèmes qui existent actuellement sont très volumineux et coûtent très cher. Toutefois, grâce aux programmes actuellement en place, nous avons pu installer un certain nombre d'unités dans l'aire de manutention des bagages de chacun des aéroports, où sont transportés les bagages pour l'inspection. Cela exige peut-être un peu plus de temps, mais c'est tout aussi efficace.

**M. Benjamin:** Il me semble que s'il y a une menace à la bombe ou un danger quelconque, il serait insensé de stationner l'avion tout près de l'aérogare pour ensuite procéder à l'inspection des bagages. Qu'est-ce que vous faites en pareil cas? Est-ce que vous débarquez le bagages pour les transporter à l'aérogare, ou vous procédez à la vérification par rayons X, pour ensuite les rembarquer?

**M. Bowie:** Dans le cas d'une alerte à la bombe, nous avons normalement recours à quelques unités capables de détecter les vapeurs d'explosif—qui sont le fruit de travaux de recherches et de développement très approfondis effectués par Transport Canada et le Conseil national de recherche—de même qu'à des chiens de la GRC, qui se trouvent dans un certain nombre de nos grands aéroports. Ce sont là les deux méthodes que nous utilisons pour inspecter le fret et le bagage à bord d'un avion en cas d'alerte à la bombe, ou si nous croyons qu'il y des explosifs à bord.

**Le président:** Merci, monsieur Benjamin. Monsieur Taylor.

**M. Taylor:** Nom d'un chien, ces chiens sont une excellente idée.

**M. Benjamin:** Les hamsters font du bon travail aussi.

**M. Taylor:** Dans d'autres domaines, également, notamment pour repérer les failles dans les oléoducs. Monsieur le président, j'aimerais poser deux questions, qui ne sont pas très importantes mais qui concernent surtout les relations publiques.

Il y a deux semaines environ, je suis arrivé à l'aéroport de Toronto un samedi après-midi, et le temps de me rendre de l'avion jusqu'au carrousel, et mes bagages y étaient déjà. Une telle rapidité m'a tellement étonné que j'ai failli perdre connaissance. Dimanche dernier, je suis arrivé à Ottawa pendant l'après-midi et j'ai dû attendre 35 minutes avant de pouvoir prendre mes bagages. Pourquoi faut-il attendre plus



[Text]

When I asked this question a year ago, I was advised that the airport was under renovation and it would all be corrected. It is worse, not better.

**Mr. Benjamin:** Well, they are still in a mess.

**Mr. McAree:** Yes, I am afraid I do not have very good news for you. The new departure side of the terminal building is now open, and the construction force has moved to the arrivals area. Therefore, there could be a continuation of baggage delays for another year while that portion of the building is completed.

Delivery of the baggage from the airplane to the carousel is purely and simply an air carrier responsibility. There are no Transport Canada forces involved in that and, in Ottawa, the air side of the facility has been under construction for about two years now, or longer. Hopefully, a year from now the terminal will operate the way it is intended and your service will be much better.

**Mr. Taylor:** I look forward to that.

**Mr. McAree:** Thank you.

**Mr. Taylor:** My other question, Mr. Chairman, is also on security. Again, it is not a high priority but is more in the field of public relations. When I was going through the Toronto airport... I guess it was about three weeks ago—one of the girls heard a ringing sound in my pocket. I took everything out of my pocket and she spent at least three or four minutes examining an object. Finally I opened it for her and I said, it is just cough drops. She still was not satisfied. I said, take one. One will not hurt you; if you take two, it will bring on a speech.

• 1040

**Some hon. members:** Oh, oh!

**Mr. Taylor:** That is why I keep them. Again, she took out two or three of these things and examined them. I do not know what in the world she thought these were, but they were just simply cough drops for a bad throat. I still cannot understand what she found so fascinating about my cough drops.

**The Chairman:** Maybe she wanted a speech, Mr. Taylor.

The last time I went through Toronto, a girl, number 20—I took her number—opened my suitcase. She threw everything along the counter, and there was a mass of people behind me. She said: open your case; stand over there; jump over here. She did not know the words “please” or “thank you”. So I jumped and ran and so on because I wanted to get out of there. As a matter of fact, I was worried about catching my plane. She took everything out and, when she could not find anything, she just walked away.

[Translation]

longtemps à Ottawa que dans presque tous les autres aéroports du pays que j'ai visités?

Lorsque j'ai posé cette question il y a un an, on m'a répondu que des travaux de rénovation étaient en cours et que la situation reviendrait à la normale. Au contraire, les choses sont pires qu'elles ne l'étaient.

**M. Benjamin:** C'est encore la pagaille là-bas.

**M. McAree:** Oui, et malheureusement, j'ai de fort mauvaises nouvelles à vous apprendre. Le nouveau côté départs de l'aéroport est maintenant ouvert, mais les travaux seront maintenant concentrés côté arrivées, ce qui signifie que les retards dans la livraison des bagages dureront encore un an, c'est-à-dire pendant la période requise pour mener à bonne fin les travaux.

Le transport des bagages entre l'avion et le carrousel relève complètement du transporteur aérien. Transport Canada n'a rien à voir dans cette activité, et, à Ottawa, les travaux de rénovation côté piste durent maintenant depuis environ deux ans, ou davantage. Nous espérons que la situation pourra revenir à la normale d'ici un an et que le service sera de beaucoup supérieur.

**M. Taylor:** J'ai bien hâte.

**M. McAree:** Merci.

**M. Taylor:** Monsieur le président, ma deuxième question porte sur la sécurité et, sans être très importante, elle concerne surtout le domaine des relations publiques. Il y a environ trois semaines, j'étais de passage à l'aéroport de Toronto et au moment de l'inspection, l'employée a entendu un cliquetis dans ma poche. J'ai vidé mes poches et elle a regardé un des objets qui s'y trouvait pendant au moins trois ou quatre minutes. Finalement, j'ai ouvert la boîte et je lui ai expliqué qu'il ne s'agissait que de pastilles pour la toux. Malgré cela, elle n'était pas convaincue. Je lui ai dit, une, ne vous fera pas de mal, mais deux, vous rendrait bavarde.

**Des voix:** Ah, ah!

**M. Taylor:** Voilà pourquoi j'en ai toujours sur moi. Enfin, elle a pris deux ou trois pastilles et s'est mise à les examiner. Je ne sais pas du tout ce qui lui passait par la tête, parce qu'il ne s'agissait que de pastilles pour la toux. Je ne comprends toujours pas pourquoi ces pastilles ont si longtemps retenu son attention.

**Le président:** Peut-être voulait-elle faire un discours, monsieur Taylor.

La dernière fois que je suis passé par l'aéroport de Toronto, une des employées, qui portait le n° 20, je l'ai noté, a ouvert ma valise. Elle a jeté tous mes effets personnels sur la table, malgré le fait qu'une foule de gens attendaient derrière moi. Elle m'a dit: Ouvrez votre valise! Restez debout là! Venez ici! Elle n'avait jamais entendu parler des mots «s'il vous plaît» et «merci». J'ai fait exactement ce qu'elle m'a demandé car je voulais sortir de là aussitôt que possible. En fait, je craignais d'être en retard et de rater mon avion. Elle a tout jeté sur la

[Texte]

Now surely to goodness, if they are going to take everything out of your suitcase, they should at least have the courtesy to put things back. We are not criminals, but this girl seemed to think I was a criminal. Now, if I look like a criminal, I cannot help it. Surely to goodness she should have the decency to put the stuff back in my suitcase.

Is there any training for these girls? I must admit, most of them are excellent. I do not mind the delay but . . .

Does this come within your area, Mr. McAree? In terms of the commercial interest at the airport, are you the one who lets out the contracts for the security people who do the work that Mr. Taylor is talking about? I think you do.

**Mr. McAree:** No, that is not quite correct. The air carriers are responsible for that activity. They award the contracts to companies such as Burns. We, as a regulatory body, examine them to make sure they are proficient and are meeting the standard requirements and the code of discipline standards. But obviously there are some deficiencies at Toronto. There are two incidents that you have just mentioned about the inspection process at Ottawa. So we will examine the cough-drop incident along with the liquid medicine question that was raised earlier. It is a public relations kind of exercise; we will take your comments and do something about it.

**Mr. Taylor:** How do you do that in Toronto when there are so many companies?

**Mr. McAree:** It is a tender call basis by the air carriers and they evaluate the tenders, award the contracts and manage them. We inspect them to make sure they are meeting the security standards as dictated by Transport Canada.

**Mr. Taylor:** I am glad to have that information, because I thought it was Transport Canada that was hiring these people.

**Mr. McAree:** No. If it is Terminal 2, the contract would be managed by Air Canada. I think at the moment the Terminal 1 contract is managed by Canadian Pacific.

**Mr. Taylor:** Yes. That is all, Mr. Chairman. Thank you.

**The Chairman:** Just further to Mr. Taylor's question, if you have a complaint—I mean in a centralized way—it is proper to bring it before you, because you may not know who the carrier is that has let the contract. You are the one that lays down the rules and regulations.

**Mr. McAree:** Correct.

**The Chairman:** Before calling the second round—I have Mr. Robichaud, Mr. Benjamin and Mr. Dantzer—there is the other question from Mr. Taylor, and it partly is muddled with

[Traduction]

table, et ne pouvant rien trouver, elle est tout simplement partie, comme ça, sans dire un mot.

Il me semble que si ces employés veulent vider nos valises, elles devraient avoir au moins la politesse de refaire la valise une fois l'inspection terminée. Je ne suis pas un criminel, mais cette fille semblait croire que je l'étais. Il se peut bien que j'en aie l'apparence, mais je n'y peux rien. Il me semble que cette employée aurait dû tout au moins avoir la politesse de remettre mes effets personnels dans ma valise.

J'admetts que la plupart de ces filles font un excellent travail et que les retards ne me gênent pas excessivement, mais je me demande si elles reçoivent une formation.?

Monsieur McAree, est-ce que cela relève de vous? Il me semble que c'est le ministère qui accorde les contrats aux agences chargées d'assurer la sécurité dans les aéroports, dont vient de parler M. Taylor. Est-ce exact?

**M. McAree:** Non, ce n'est pas tout à fait exact. Ce sont les transporteurs aériens qui assument cette responsabilité et ce sont eux qui accordent les contrats aux diverses entreprises, telles que Burns. En tant qu'organisme de réglementation, nous devons nous assurer que ces compagnies sont compétentes et qu'elles satisfont aux normes et aux codes déontologiques. Il semble manifestement y avoir des lacunes à Toronto, et vous avez également décrit deux incidents survenus pendant le processus d'inspection à Ottawa. Par conséquent, nous essaierons d'en savoir plus long sur l'incident des pastilles contre la toux, de même que sur le transport des médicament sous forme liquide, dont on a parlé tout à l'heure: Vos commentaires pourraient aider à améliorer les relations avec le public et nous donnerons suite.

**M. Taylor:** Comment choisissez-vous la compagnie à Toronto, par exemple, où elles sont très nombreuses?

**M. McAree:** Les transporteurs aériens publient un appel d'offre, ils évaluent les soumissions, accordent les contrats et assurent l'administration. Nous veillons à ce que le soumissionnaire choisi respecte les normes de sécurité fixées par Transports Canada.

**M. Taylor:** Je suis bien content de savoir cela, parce que je croyais que ces personnes étaient employées par Transports Canada.

**M. McAree:** Non. Le contrat pour le terminal 2 relève d'Air Canada, et je crois que celui du terminal 1 relève de Canadien Pacifique.

**M. Taylor:** Très bien. C'est tout, monsieur le président. Merci.

**Le président:** Pour faire suite à la question de M. Taylor, ceux qui veulent se plaindre doivent-ils s'adresser au ministère, étant donné qu'on ne sait pas toujours quel transporteur a accordé le contrat et que c'est le ministère qui fixe les règlements.

**M. McAree:** C'est exact.

**Le président:** Avant de passer au deuxième tour et de céder la parole à MM. Robichaud, Benjamin et Dantzer, M. Taylor aimerait poser une autre question rendue encore plus complexe



[Text]

the airport renovations. Some of us have been around the table here for several years, long before there was a new airport in Ottawa, and even then there was trouble with the carousel in the Ottawa airport. It is not quite as lengthy in distance as in Terminal 1 and Terminal 2—marathon walks—but it is still a very slow carousel.

I know a number of times, when the Minister and the deputy minister were here, Mr. Taylor and others brought that question up. I must say I do not think it would hurt to put a bee in someone's bonnet to see again, regardless of the construction—this obviously may be another reason now. But even before that reconstruction, the carousel in Ottawa is the slowest in the country. I mean, it is a 15 to 20 to 25-minute wait.

• 1045

I, as the chairman, certainly ask you again . . . We had a Minister or a deputy minister about two years ago, I remember, when this last came up, and I know he was interested and he was going to write a letter, for what it is worth. I think it would not hurt to pass on the general complaint.

**Mr. McAree:** Well, there are two things we could do there, and we would be happy to do it. One is to take the question of delivery up with the air carriers; secondly, in the new renovations there will be new baggage mechanical equipment. So with those two approaches, perhaps it will be better. We will try.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Taylor.

Monsieur Robichaud.

**M. Robichaud:** Merci, monsieur le président.

Au Nouveau-Brunswick, il y a un centre de contrôle aérien régional à Riverview. Combien de personnes y travaillent? De quelle façon ce centre de contrôle sera-t-il affecté lorsque les nouvelles installations seront toutes en place?

**M. Lafrance:** À l'heure actuelle, au centre de Moncton, il y a quelques centaines de contrôleurs. Je vais vous donner le chiffre exact dans quelques instants. Avec les nouvelles installations, le terminus de Halifax sera transféré à Moncton, ce qui aura augmentera sans doute le nombre de contrôleurs. Mais il se peut que le nouveau matériel exige des changements au niveau des effectifs.

**M. Robichaud:** De quel ordre seraient ces changements dans les effectifs?

**M. Lafrance:** Ce sera minime. Il y aura certaines économies au niveau des nombres étant donné que deux centres seront logés ensemble. Ce ne sera pas une addition complète.

**M. Robichaud:** Mais il n'est pas question, en ce moment, de transférer ce centre de contrôle ailleurs?

**M. Lafrance:** Pas au sein du Ministère. Vous n'êtes pas sans savoir que le groupe Nielsen a recommandé qu'on examine la possibilité de fermer ce centre-là. À l'heure actuelle, toute

[Translation]

par les renovations apportées à l'aéroport d'Ottawa. Certains d'entre nous sont membres de ce Comité depuis plusieurs années, bien avant le début des travaux de rénovation à l'aéroport d'Ottawa, et même à cette époque, le carrousel des bagages était une source de problèmes. La période d'attente n'est pas aussi longue que celle requise pour le trajet entre le terminal 1 et le terminal 2 à Toronto, qui est un marathon, mais le carrousel est tout de même très lent.

Je sais que M. Taylor et d'autres membres du Comité ont déjà porté cette question à l'attention du ministre et du sous-ministre, pendant leur comparution, et je crois qu'il ne serait pas inutile de mettre la puce à l'oreille de quelqu'un encore une fois, d'autant plus que des travaux de construction sont en cours. Mais même avant les travaux, le carrousel d'Ottawa était le plus lent du pays. Il faut attendre de 15 à 20 ou 25 minutes.

En tant que président, je vous demande encore une fois . . . Il y a environ deux ans, nous avions un ministre, ou un sous-ministre, je me souviens, la dernière fois qu'il en a été question, pour s'était montré intéressé et qui allait écrire à qui de droit, pour ce que cela vaut. Cela ne peut pas faire de tort de transmettre une plainte générale.

**M. McAree:** Eh bien, nous pouvons faire deux choses, et nous les ferons avec plaisir. Nous pouvons d'une part en parler aux transporteurs; deuxièmement, il est prévu dans le plan de rénovation d'acheter un nouvel équipement pour la maintenance des bagages. Ces deux choses conjuguées amélioreront peut-être la situation. Nous allons essayer.

**Le président:** Merci, monsieur Taylor.

Mr. Robichaud.

**Mr. Robichaud:** Thank you, Mr. Chairman.

In New Brunswick there is a regional air traffic control centre in Riverview. How many people are employed there? How will that centre be affected once the new equipment will be in operation?

**Mr. Lafrance:** There are presently a few thousand controllers working at the centre in Moncton. I will give you the exact number in a few seconds. With the new equipment, the Halifax terminal will be transferred to Moncton which will probably result in an increase in the number of controllers. But the introduction of new equipment may force a change in the number of people employed.

**Mr. Robichaud:** Of what magnitude would these changes be?

**Mr. Lafrance:** It would be minimal. There will be some reduction in number since the two centres will be amalgamated. It will not be a straight addition.

**Mr. Robichaud:** But there is no talk, for the time being, of moving the control centre elsewhere?

**Mr. Lafrance:** Not within the department. As you know, the Nielsen task force recommended that we consider closing down that centre. All our plans are presently geared around

[Texte]

notre planification se fait en fonction de notre désir de garder le centre. Si on fermait ce centre-là, on devrait garder un terminus séparé à Halifax, et nous ne croyons pas que cela nous ferait économiser pour la peine. Donc, pour l'instant, nous avons l'intention de garder ce centre-là.

En ce qui concerne le nombre de personnes affectées au centre de Moncton ainsi qu'au terminus de Halifax, je vous ferai parvenir le renseignement par écrit, si vous êtes d'accord.

**M. Robichaud:** Très bien.

Dans les aéroports, combien y a-t-il d'agences de sécurité? On parle de la sécurité dans le stationnement, dans l'édifice, à l'inspection des bagages des passagers. Combien de systèmes de sécurité a-t-on au juste? Ne vaudrait-il pas mieux confier la responsabilité de toutes ces agences-là à un seul directeur?

**Mr. McAree:** Yes, I think generally speaking the only airport that has more than one security force is Toronto, where there are two terminals. Rarely, if ever, do individual carriers have their own baggage-screening people, so they get together as an economy measure and enter into one contract that serves all carriers.

**Mr. Robichaud:** But it is the carriers that have the responsibility for that security, is it not?

**Mr. McAree:** Yes.

• 1050

**Mr. Robichaud:** Now, who has responsibility within an airport for the...? In Moncton, let us say, we have RCMP officers in there. Is there a person with the RCMP that has that responsibility, or is it the airport manager?

**Mr. McAree:** The airport manager is responsible to deliver the overall security program. He has at his disposal RCMP officers at some airports. The air carriers, in co-operation with Transport, do the passenger screening process. Transport Canada provides the equipment for passenger screening and baggage X-ray, and the screening people are engaged by the air carriers.

**Mr. Robichaud:** How often do you monitor the security checks? How often do you make spot checks to measure the system—if it is being carried as it should be?

**Mr. McAree:** It is a daily responsibility of the airport manager to make sure that the security program is being operated at that airport in accordance with the standards. At some airports, the larger ones, we have security personnel that do monitoring on behalf of the airport manager. And the RCMP that you will notice at the inspection areas are also engaged by Transport; his job is to make sure that the process is being followed adequately by everybody. So it is a very constant supervision responsibility.

**M. Robichaud:** Merci, monsieur le président.

**Mr. Dantzer:** I have a supplementary on that. You say the airport manager is also checked as to whether he is doing his job?

[Traduction]

our desire to keep the centre. If we closed that one we would have to keep a separate terminal in Halifax, and we do not feel that the savings would be worth our while. So for the time being, we intend to keep that centre open.

As for the number of people affected in Moncton, as well as in Halifax, if you will allow me, I will send you the information in writing.

**Mr. Robichaud:** Very well.

How many security agencies are there in airports? There is security in the parking lots, in the buildings, for the inspection of luggage and passengers. How many security systems are there exactly? Would it not be better to put all those agencies under the authority of one director?

**M. McAree:** Oui, je crois que le seul aéroport où il y ait plus d'une agence de sécurité est celui de Toronto qui a deux terminaux. Les transporteurs aériens n'ont pour ainsi dire jamais leur propre personnel d'inspection des bagages, et par soucis d'économie, ils retiennent ensemble les services d'une compagnie.

**M. Robichaud:** Mais ce sont les transporteurs qui sont responsables de cet aspect de la sécurité, n'est-ce pas?

**M. McAree:** Oui.

**M. Robichaud:** Maintenant, dans un aéroport, qui est responsable de la...? À Moncton, par exemple, il y a des agents de la GRC. Est-ce l'un de ces agents qui est responsable, ou est-ce le directeur de l'aéroport?

**M. McAree:** Le directeur de l'aéroport est responsable de l'exécution du programme de sécurité globale. Dans certains aéroports, il peut compter sur les agents de la GRC. Les transporteurs aériens, en collaboration avec le ministère des Transports, s'occupent de la fouille des passagers. Transports Canada fournit l'équipement nécessaire, ainsi que l'équipement pour la radiographie des bagages et les transporteurs embauchent eux-mêmes le personnel.

**M. Robichaud:** Avec quelle fréquence vérifiez-vous les systèmes de sécurité? Faites-vous des vérifications ponctuelles pour voir si la sécurité est satisfaisante?

**M. McAree:** C'est le directeur de l'aéroport qui doit veiller chaque jour à ce que la sécurité dans son aéroport corresponde aux normes fixées. Dans certains aéroports, les plus importants, il y a des agents de sécurité chargés de la vérification pour le compte du directeur de l'aéroport. Les agents de la GRC que vous voyez dans les zones d'inspection ont également été engagés par Transports Canada; ils doivent s'assurer que chacun respecte bien les règles. Il y a donc une surveillance constante.

**Mr. Robichaud:** Thank you, Mr. Chairman.

**M. Dantzer:** J'ai une question supplémentaire. Vous dites que l'on vérifie aussi si le directeur de l'aéroport fait bien son travail?



[Text]

**Mr. McAree:** The airport manager is the accountable person.

**Mr. Dantzer:** Who makes him accountable? How often do you check to see whether he is doing his job?

**Mr. McAree:** He is inspected probably on a monthly basis by the air regulations people, who work for Mr. Lafrance's organization, and he is also monitored by security officials from our regional offices. That is periodic and it can be unplanned.

**The Vice-Chairman:** Mr. McAree, just to continue that, in the case of an incident—for example at a major airport like Toronto or Montreal—in the case of an incident at the airport, who would the airport manager's first phone call be to in order to get people in place? Would it be to the RCMP, or to the security people?

**Mr. McAree:** It would normally be to the RCMP, or to the local police force having criminal jurisdiction if there is no RCMP.

**The Vice-Chairman:** I see. So this chain of command is well known throughout the country.

**Mr. McAree:** Yes, it is. At Toronto, for instance, the Peel County police force has the criminal responsibility.

**The Vice-Chairman:** Thank you. Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, to continue with the security thing, the department is responsible for the establishing of standards and seeing there is an adequacy of training and performance and what not by the employees of the security companies who are under contract to the airlines, and the department supplies the equipment, which I presume you bill the airlines for the use thereof.

**Mr. McAree:** Yes.

**Mr. Benjamin:** The Minister has mentioned standards, and there have been and there will be ongoing testing of these employees. Could you give us a copy of what the standards are? There must be something in writing. And could you also give us the results of tests? I do not mean individuals, I mean the sum total—what you are finding in terms of adequacy of the training of the employees.

I am given to understand that in most if not all of the security companies there is as much as a 10% turnover per month of their employees. They are usually minimum-wage employees, and are supposed to be well trained and set high standards. Could you provide us with a copy of these standards and with the tests that are given to them? Could we have a copy of the actual test that is given to them?

**Mr. McAree:** Yes, I think we can give you the standards and the tests and the results of the recent retesting program, which has just now been completed. Roughly speaking, 1,000 security personnel have been tested in the last month. Some of them needed some interim training, but about 750 or 800 of those people have now qualified or requalified as examiners.

[Translation]

**M. McAree:** C'est lui qui doit rendre des comptes.

**M. Dantzer:** À qui? Vérifiez-vous fréquemment s'il fait bien son travail?

**M. McAree:** Il y a une inspection, probablement mensuelle, effectuée par les agents de la réglementation aérienne, qui relèvent de l'organisme de M. Lafrance, et les agents de la sécurité des bureaux régionaux surveillent également la situation. Les inspections sont périodiques et parfois sans préavis.

**Le vice-président:** Monsieur McAree, sur le même sujet; s'il y avait un incident—par exemple dans un grand aéroport comme Toronto ou Montréal—à qui le directeur de l'aéroport téléphonerait-il d'abord pour que le système se mette en place? Appellerait-il la GRC, ou les agents de sécurité?

**M. McAree:** Il appellerait normalement la GRC, ou la police locale compétente, si ce n'est pas la GRC.

**Le vice-président:** Je vois. La chaîne de commandement est donc bien connue de tous.

**M. McAree:** Oui. À Toronto, par exemple, c'est la police du comté de Peel qui est responsable.

**Le vice-président:** Merci. Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, toujours sur le sujet de la sécurité, c'est au ministère qu'il incombe de fixer des normes et de veiller à ce que les employés des agences de sécurité qui travaillent pour les compagnies aériennes soient bien formés et fassent un travail satisfaisant, et c'est le ministère qui fournit l'équipement que louent, je suppose, les lignes aériennes.

**M. McAree:** Oui.

**M. Benjamin:** Le ministre a dit qu'il y avait des normes, et ces employés ont été soumis à des examens et continueront de l'être. Pouvez-vous nous donner ces normes? Il doit bien avoir quelque chose par écrit. Pouvez-vous également nous communiquer les résultats des tests? Je ne veux pas parler de tests individuels, mais des résultats globaux, du niveau de compétence générale des employés.

On m'a dit que la plupart de ces agences de sécurité, sinon toutes, ont un roulement mensuel pouvant aller jusqu'à 10 p. 100. Les employés sont généralement payés au salaire minimum, et ils sont censés être bien formés et respecter normes rigides. Pouvez-vous nous communiquer ces normes, ainsi que les examens auxquels sont soumis les employés? Pourrions-nous avoir un de ces examens?

**M. McAree:** Oui, je crois que nous pouvons vous faire remettre les normes, les tests ainsi que les résultats du dernier examen qui vient juste d'avoir lieu. Environ un millier d'agents de sécurité ont subi un test le mois dernier. On a décidé, pour certains d'entre eux, de leur faire subir un cours de recyclage, mais entre 750 et 800 ont été jugés aptes à exercer leurs fonctions d'agent de sécurité.

[Texte]

[Traduction]

• 1055

**Mr. Benjamin:** Has the department considered recommending to the Minister that the entire security thing be under the jurisdiction of the Department of Transport, rather than having a multiplicity of airlines mixed in with this as well, who are going to want to get by as cheaply as possible, who will take the cheapest bid? And with this multiplicity of jurisdiction—the security companies, the airlines, the Department of Transport, the RCMP, what not—you get the impression that nobody is really in charge of the whole damn thing. Why not have the Department of Transport call for tenders, run the whole operation, bill the airlines for their share of the costs in proportion to the amount of usage and the number of passengers, or whatever formula is used, then the security companies are answering to one outfit? And there would be some kind of standard also in the tendering process, not just left up to airlines.

I understand that some of the Canadian airlines have had real problems with American airlines who want to get by even cheaper. It is a boar's nest. It does not lead to an adequate and really good security service, in my opinion. Why not have MOT run the whole damn thing? The way it is now the Minister gets all the flak, and I have given him some, too, and then he has to run around checking out the different airlines, different security companies. Who is in charge? Why not you people do it and bill the airlines for the costs?

**Mr. McAree:** That is a fairly long question. I hope I can give you a fairly short answer to it.

A number of alternatives have been considered and discussed with the Minister. The Minister has elected to deal with the chief executive officers of the air carriers to get their commitment to a more intensive program. The standards and training of all people in the security area have been adjusted recently. There is a new program. There are new commitments by the carriers; there are revised and improved commitments from the RCMP, and so he has elected to stay with the present division of responsibilities, all of which are to be regulated and supervised and audited by Transport Canada.

**Mr. Benjamin:** In the last few weeks we have had an amazing overnight success story. We have been going through registrations in various provinces of corporate registrations, and we have a multiplicity of security firm names: Metropole Airport Security Services; Metropole Based Fort Security Services; Metropole Security Services Limited, etc., which come under Winnipeg limited or Manitoba limited. They are all the same outfit.

**M. Benjamin:** Le ministère a-t-il envisagé de recommander au ministre de transmettre au ministère des Transports la responsabilité des services de sécurité, pour éviter qu'une ribambelle de compagnies aériennes n'aient leur mot à dire dans cette affaire également, car il est évident qu'elles ne retiendront que l'offre la plus basse? De plus, en faisant intervenir toutes ces instances, les compagnies de sécurité, les compagnies aériennes, le ministère des Transports, la G.R.C., et j'en passe, on a l'impression que personne n'est vraiment responsable. Pourquoi ne chargerait-on pas le ministère des Transports des appels d'offres et de la gestion de ces services? Il pourrait alors demander aux compagnies aériennes de lui rembourser leur part des coûts calculés en fonction des services requis ou du nombre de passagers, quelle que soit la formule utilisée et, ainsi, les compagnies chargées de la sécurité ne relèveraient que d'un seul organisme. De plus, cela permettrait de standardiser le processus d'appels d'offres, qui ne serait pas laissé au gré des compagnies aériennes.

J'ai appris que certaines compagnies aériennes canadiennes éprouvaient de réelles difficultés avec les compagnies américaines, qui veulent obtenir des services qui soient encore plus économiques. C'est un véritable panier de crabes, qui ne nous garantit pas des services de sécurité qui soient réellement bons, à mon avis. Pourquoi ne pas demander au ministère des Transports d'administrer ces services? En l'état actuel des choses, c'est le ministre qui se fait constamment censurer, et je ne me suis pas gêné, parfois, pour le faire également, et c'est lui ensuite, qui doit faire une enquête sur les diverses compagnies aériennes et compagnies chargées des services de sécurité. Or, qui est responsable? Pourquoi le ministère ne s'en chargerait-il pas? Pourquoi ne facturerait-il pas les compagnies aériennes?

**M. McAree:** Votre question a été très longue, et j'espère pouvoir vous répondre assez brièvement.

Nous avons envisagé plusieurs plans, que nous avons ensuite soumis au ministre. Ce dernier voulait que les présidents-directeurs généraux des compagnies aériennes s'engagent à mettre en oeuvre un programme beaucoup plus serré. Les normes et la formation de tous ceux qui oeuvrent dans le domaine de la sécurité ont été modifiées récemment. Un nouveau programme a été instauré. Les compagnies aériennes ont signé de nouveaux engagements, la G.R.C. a révisé et amélioré les siens, et c'est la raison pour laquelle le ministre a décidé de ne rien modifier à l'actuelle répartition des tâches, qui sont toutes réglementées, encadrées et vérifiées par le ministère des Transports.

**M. Benjamin:** Au cours des dernières semaines, nous avons été les témoins d'un très beau coup. Nous avons vérifié les numéros de commerce de ces entreprises dans les diverses provinces, et les noms de ces compagnies de sécurité sont multiples: *Metropole Airport Security Services; Metropole Based Fort Security Services; Metropole Security Services Limited*, etc., qui sont toutes basées à Winnipeg ou au Manitoba. C'est une seule et même entreprise.



## [Text]

These new ones that got Mirabel and Dorval in two weeks—just overnight success—took over from Burns. We started checking the boards directly. They have no assets, no visible means of support. I understand the employees of the new company get paid with the cheques of the parent company. So you have grandparent companies, great grandparent companies, parent companies, and the child of the parents.

And when one looks into the names of the shareholders—my goodness, here is this one who has just become an overnight . . . This same outfit is now in Calgary, Edmonton, Regina, Saskatoon, Winnipeg, Toronto, Ottawa, Mirabel, and Dorval—and multimillion dollars in contracts. And my goodness, shareholders for this one, for example, have anywhere from \$20 to \$339 invested in the thing.

• 1100

Do you really think this is a proper way for the airlines to handle the contracting, or whom they contract with? Does your department not look into "What the heck is this set-up? Who are they? Where are they? What is going on?"

**Mr. Clifford:** They are not licensed.

**Mr. Benjamin:** They are not licensed. They do not have their own equipment. They do not have their insurance. They did finally get a bond. Do you do any surveillance over this at all?

**Mr. McAree:** I do not think we have any right, really, to get involved in the airline contracting business. What we try to do is to look at the performance the company produces. I suspect what you may have there is a large corporation that generates subsidiaries for each contract. I do not know whether that might have something to do with how they split up the liability aspects of their contracting.

**Mr. Benjamin:** Well, I sure would not want to be a passenger with a civil action in something like this, trying to nail down who is responsible, liable.

**Mr. Dantzer:** While Mr. Taylor was giving you the brickbats, I would like to give you some kudos. I go through Vancouver a lot. They drag out everything I have ever owned, always, but they are very, very polite; exceptionally.

I think it changes very much. I go through Calgary a lot, too. At one time they were very, very impolite there. They have changed. So I think it is up to the people who travel to complain and make sure these things are brought to the attention of . . .

**Mr. McAree:** Yes, that particular aspect is being emphasized more and more in the training programs now. But I am delighted to have your comments about Vancouver, and particularly in this year of Expo.

**Mr. Dantzer:** Very good.

## [Translation]

Ces nouvelles compagnies, qui ont obtenu les contrats de Mirabel et de Dorval en deux semaines—un coup réussi du jour au lendemain—ont supplanté la compagnie Burns. Nous avons voulu savoir qui siégeait au conseil d'administration de ces compagnies. Nous avons découvert qu'elles ne possédaient aucun avoir, aucune assise financière visible. Je crois savoir que les employés de cette nouvelle compagnie sont rémunérés par la compagnie mère. Il existe donc des compagnies grand-mères, des compagnies arrière-grand-mères, des compagnies mères, sans compter les rejetons de ces compagnies mères.

Et si on examine les noms des actionnaires qui auraient . . . bonté divine! Celle-ci, du jour au lendemain, est devenue . . . Cette même entreprise possède maintenant des bureaux à Calgary, Edmonton, Regina, Saskatoon, Winnipeg, Toronto, Ottawa, Mirabel et Dorval, dont les contrats se chiffrent en millions de dollars. Et, mes aïeux! Les actionnaires de cette entreprise-ci y ont investi entre 20\$ et 339\$.

Pensez-vous vraiment que les compagnies aériennes octroient ces contrats de façon appropriée? Votre ministère ne se demande-t-il pas d'où sortent ces gens-là, qui ils sont, d'où ils viennent?

**M. Clifford:** Ils ne sont pas accrédités.

**M. Benjamin:** Ils ne sont pas accrédités. Ils ne possèdent pas leur propre matériel. Ils ne sont pas assurés. Ils ont enfin pu obtenir une caution. Ne faites-vous pas d'enquête là-dessus?

**M. McAree:** À vrai dire, je ne crois pas que nous ayons le droit d'intervenir dans cette affaire. Ce que nous essayons de faire, c'est d'examiner le rendement de la compagnie en question. En l'espèce, je crois que nous sommes en présence d'une grosse entreprise qui a décidé de créer des filiales par contrats accordés. Je ne sais pas si cela a quoi que ce soit à voir avec la façon dont ils ont réparti l'élément responsabilité.

**M. Benjamin:** Dans ce cas-là, je ne voudrais surtout pas être passager et devoir tenter des poursuites judiciaires contre ces gens-là, car il serait très difficile de savoir qui est vraiment responsable.

**M. Dantzer:** Si M. Taylor vous a adressé une volée de critiques, moi, je voudrais vous féliciter. Je passe souvent par Vancouver. Les agents de sécurité qui s'y trouvent sortent toujours tout ce que je possède, mais ils sont toujours très polis, exceptionnellement polis.

Je crois que nous assistons à des changements. Je passe souvent par Calgary également. À une époque, ils étaient très, très impolis, là. Ils ont changé. C'est la raison pour laquelle je pense qu'il appartient aux passagers de se plaindre et de veiller à ce que ces détails soient portés à l'attention de . . .

**M. McAree:** Oui, on met de plus en plus l'accent sur cet aspect des choses lors des programmes de formation que nous organisons. Mais je suis ravi des observations que vous avez faites à propos de Vancouver, particulièrement en cette année de l'exposition.

**M. Dantzer:** Très bien.

[Texte]

I want to go back to the question of deregulation and the fact that you said you need more inspectors because of that. We travelled across the country up North and everybody brought that matter to our attention, that if deregulation comes in there is a tendency, perhaps, for airlines to be more careless in the safety equipment they use; and I think that is a natural thing. Now, you said you are going to hire more inspectors. Does that mean you have calculated how many inspectors in the past you needed for aircraft and you are going to upgrade that just on the same ratio you had before, or are you going to increase the ratio?

**Mr. Lafrance:** Mr. Dantzer, I just mention first that there is no direct linkage between economic deregulation and the number of inspectors we have. It is a rather long chain. What has to be expected to happen in the regulatory reform of the economic environment is that there will be a larger number of carriers getting into the business and a larger number going out, and there will be some mergers. We are seeing some of that happening right now. So all of this is giving us a greater inspection workload, which means we have to do basically more of the same kinds of things as we were doing in the past. That is all that it means.

And we can quantify this. We have some standards about major audit of airlines every three years but inspections every year of the airlines, and also ad hoc inspections whenever we have cause to believe there are some procedures—technical, maintenance of the aircraft, or flying procedures—that do not conform to regulation. So we can take these facts and quantify them, and that tells us how many inspectors we need in the system.

It is an evolving situation. Certainly the workload has increased, and we have to expect that it will keep on increasing. So we are preparing for that in our person-power allocation.

**Mr. Dantzer:** When we were in Yellowknife an operator, although he could not name names, said already there had been a decrease of safety because of deregulation. His complaint was partially that the inspectors were inspecting the large outfits, but they were not inspecting the small ones. When the inspectors came into Yellowknife, the small outfit would make sure its planes were 1000 miles away at the time the guy arrived to inspect them.

• 1105

**Mr. Lafrance:** This is something that happens all the time not just since the economic environment has been changing, it has always been a factor. There are small operators who try to avoid the inspectors but the inspectors, of course, expect it and know what to do about it. We have various means of finding out whether the operator is flying servicable aircraft with qualified air crews and is loading them properly.

The way inspectors decide on how to do their inspections is a matter of professional judgment and that judgment is based on

[Traduction]

Je voudrais revenir sur cette affaire de déréglementation et sur l'augmentation du nombre d'inspecteurs que cette déréglementation entraînera, selon les propos que vous avez tenus. Nous nous sommes rendus dans le Nord, et chacun nous a dit que si la déréglementation entraînait dans les faits, les compagnies aériennes auraient tendance à ne pas faire autant attention au matériel de sécurité utilisé, ce qui s'explique. Or, vous avez dit que vous allez recruter davantage d'inspecteurs. Entendez-vous par là que vous allez augmenter le nombre d'inspecteurs en fonction du nombre dont vous aviez besoin par le passé, ou bien allez-vous augmenter le rapport avion-inspecteur?

**M. Lafrance:** Monsieur, permettez-moi de vous dire tout d'abord qu'il n'existe aucun rapport entre l'abolition de la réglementation et le nombre d'inspecteurs. S'il y a rapport, il est très ténu. La réforme de la réglementation entraînera vraisemblablement l'entrée sur le marché de nouvelles compagnies aériennes, la faillite d'autres compagnies et le fusionnement de plusieurs d'entre elles. Nous le constatons même maintenant. Nous devons donc procéder à un plus grand nombre d'inspections, si bien que nous devons en faire davantage que par le passé. Cela ne va pas plus loin.

Et nous pouvons quantifier cette charge de travail. Nous procédons à une vérification majeure des compagnies aériennes tous les trois ans, mais à des inspections tous les ans, ainsi qu'à des inspections ponctuelles lorsque nous avons des raisons de croire que certaines procédures utilisées, qu'elles soient d'ordre technique, qu'elles portent sur l'entretien des appareils ou sur les techniques de vol, contreviennent aux règlements. Nous pouvons donc rassembler ces données et les quantifier, ce qui nous donne une idée du nombre d'inspecteurs dont nous avons besoin.

Mais la situation fluctue constamment. On ne peut nier que la charge de travail est augmentée, et elle continuera d'augmenter, selon toutes les prévisions. Nous l'avons calculé dans la répartition de nos années-personnes.

**M. Dantzer:** Lorsque nous étions à Yellowknife, un exploitant nous a dit, bien qu'il ne pouvait pas citer de nom, que la sécurité avait déjà diminué à la suite de l'abolition de la réglementation. Il se plaignait de ce que les inspecteurs n'inspectent que les grosses compagnies et non pas les plus petites. Lorsque les inspecteurs se rendaient à Yellowknife, les petites compagnies s'assuraient que leurs avions étaient à des milliers de kilomètres, pour qu'ils n'aient pas à les inspecter.

**M. Lafrance:** Ce phénomène ne date pas du jour où la déréglementation a été annoncée; cela a toujours été le cas. De petits exploitants essaient toujours de faire faux bond aux inspecteurs, mais ces derniers s'y attendent et savent ce qu'il faut faire à ce sujet. Nous avons divers moyens à notre disposition qui nous permettent de vérifier si l'exploitant en question entretient ses avions, si les équipages à bord sont compétents et s'il les charge bien.

Ce sont les inspecteurs qui décident de la façon de procéder à ces inspections, à la lumière des inspections antérieures. Par



## [Text]

the facts as they have seen them in past inspections. If for example, at their yearly inspection, a carrier consistently comes up with a clean slate, either with no discrepancies or perhaps only some minor discrepancies, quite obviously, the inspectors are not going to spend as much time with that carrier as with some other carriers who, perhaps, have some important discrepancies. Of course, if the discrepancies get to be too serious it can lead us to remove the licensing certificate of that company and actually ground it, as we do from time to time when we have to. So basically it is a matter of the judgment of inspectors in any given region, and that judgment is based on the facts as they find them in each carrier.

If we have allegations brought to us by individuals, whether they are clients of that company or whether they are other operators, or perhaps, airport people, to the effect that a particular company is not meeting the rules, we immediately investigate those occurrences.

**Mr. Dantzer:** It has probably been recognized that this is a very sensitive area.

**Mr. Lafrance:** Absolutely.

**Mr. Dantzer:** It is the one area I have found that people are most concerned about. Under deregulation there is probably more need for inspection, and maybe the department is not doing it. Now, I realize that a lot of it had to do with people competing with each other—for example, refusing to ride in another fellow's airline because he does not do this and does not do that—but I really believe this is an area which has to be looked at very closely.

**Mr. Lafrance:** We are monitoring it very, very closely. As you can imagine, some of the allegations we receive are founded on fact and others are not, but we are monitoring this very closely.

**Mr. Dantzer:** I have one further question. In Winnipeg, the Transport committee left on a private aircraft and in order to get to that private aircraft which was sitting on the tarmac, we had to drive by bus into the airport. Before we got in, we were stopped at the gate by a guard who gave us a list and asked us to put our names on it. Everybody wrote their names and gave it back to him. Now, this appeared to me to be a very useless administrative technique; I could have written any name. He made no effort to see whether I had any identification. I recognize what they were trying to obtain, but who would get that piece of paper and what they would do with it after they got it? I would like to know what the point of that was.

**Mr. McAree:** I guess I would have to agree with you that it was not a very effective technique if he was not asking each person to prove his identity.

**Mr. Dantzer:** He said it was a rule which was just brought in after deregulation and the tightening of security came in. I can understand that but I think they would need something more. Maybe if one person comes in, they might ask for identification. Maybe because it was a Transport committee, they felt they did not have to. However, if they did not have to

## [Translation]

exemple, si, lors de chaque inspection, une compagnie aérienne ne présente aucun défaut, ou que des défauts mineurs, il est évident que les inspecteurs ne passeront pas autant de temps avec cette compagnie-là qu'avec une autre qui présente de graves défauts. Si ces défauts sont trop graves, il est évident que nous pouvons supprimer le permis de cette compagnie, et même immobiliser ses avions, comme nous le faisons de temps à autre, lorsque nous le jugeons nécessaire. Les inspecteurs de chaque région décident donc d'eux-mêmes de la façon de procéder à ces inspections, et ce, en fonction des inspections effectuées antérieurement.

Si des clients d'une compagnie aérienne, des exploitants ou des employés d'un aéroport nous disent qu'une compagnie donnée ne respecte pas le règlement, nous procédons immédiatement à une enquête.

**M. Dantzer:** Cela doit être très délicat.

**M. Lafrance:** Absolument.

**M. Dantzer:** C'est ce dont s'inquiètent la plupart des gens auxquels j'ai parlé. L'abolition de la réglementation entraînera vraisemblablement une augmentation du nombre d'inspections requises, ce que ne fait peut-être pas le ministère. Mais il ne faut pas non plus oublier que cela est peut-être dû au fait que ces gens-là se livrent concurrence—par exemple, refuser de monter dans l'avion d'un autre type parce qu'il ne fait pas ceci ou cela—mais je crois réellement qu'il faudrait examiner la situation de très près.

**M. Lafrance:** C'est exactement ce que nous faisons. Comme vous vous en doutez, certaines de ces affirmations sont justifiées, alors que d'autres ne le sont pas, mais nous surveillons la situation de très près.

**M. Dantzer:** J'ai une autre question à vous poser. À Winnipeg, les membres du Comité ont pris un avion privé, et nous avons dû prendre un autobus pour pouvoir atteindre cet avion, qui était sur la piste. Avant d'entrer dans l'aéroport, un garde nous a arrêtés et nous a donné une feuille de papier sur laquelle nous avons dû inscrire nos noms. Chacun a écrit son nom, et on lui a rendu la liste en question. Or, cela m'a semblé être tout à fait inutile; j'aurais très bien pu écrire n'importe quel nom. Il ne nous a pas demandé de pièces d'identité. Je sais ce qu'il cherchait à obtenir, mais j'aimerais savoir à qui ce garde allait remettre cette liste, et qu'allait-on en faire? Je voudrais savoir pourquoi nous avons dû inscrire nos noms sur cette liste.

**M. McAree:** Je suis d'accord avec vous: cet exercice n'était pas très utile s'il n'a pas demandé à chacun une pièce d'identité.

**M. Dantzer:** Il nous a dit que cette règle avait été imposée à la suite de l'abolition de la réglementation et du renforcement de la sécurité. Je comprends, mais cela ne suffit pas. Peut-être demande-t-il une pièce d'identité si une seule personne arrive. Ou ils ont peut-être pensé qu'ils n'avaient pas besoin de demander de pièces d'identité aux membres du Comité des transports. Cependant, si cela n'était pas nécessaire, ils

[Texte]

they should not have wasted our time. As they did waste our time, I would like to make sure it was an effective procedure.

**Mr. McAree:** Yes.

**Mr. Dantzer:** I would ask if you might look into that and see if there is any follow-up on this type of thing.

**Mr. McAree:** Yes, I will indeed. We are attempting to tighten up a bit on those vehicle-access points but we do have a major problem there in terms of deliveries to the terminal system. Some of the delivery trucks and their drivers and handlers have to be security cleared and should be able to produce identification.

**Mr. Dantzer:** Mr. Chairman, I would like to assure these gentlemen that although we have heard a lot of complaints about the security system, I do not mind at all if they delay me and push me around and everything else. I think it is very, very important that airport security be maintained.

**Mr. McAree:** Exactly. Thank you.

**Mr. Dantzer:** It is most important.

**The Chairman:** Mr. Reid.

• 1110

**Mr. Reid:** My question would be directed again to Mr. McAree perhaps, but it might intrude upon Mr. Lafrance's area as well. It is a matter of security as well. The emphasis is on security and I cannot help but think that if there were an incident then Transport Canada through the airport manager and a whole lot of people would become involved and subject to a good deal of criticism.

You have already said, Mr. McAree, that the airline, the carrier, is responsible for the security check of the passenger, the security check of the baggage, the delivery of the baggage to the carousel and return, whatever. I would think, though, that there is some area of responsibility to make certain that safety does not fall down between the carrier's responsibility and on Transport Canada through the airport manager.

What steps are taken, if any, with respect to overall security of an airport, the accountability of that overall check? I heard you say a number of times about the inspectors inspecting and monitoring the carrier checks, but I am thinking of the overall safety and the overall security of an airport. Who assumes that responsibility; who does something about it; and what accountability is there?—because the Minister will get the flak if anything happens, and you have to protect him.

**Mr. McAree:** The airport manager is responsible for the overall security program at the airport. He has to meet certain requirements in order to maintain or continue to have an airport licence, and the requirements for the airport license are inspected and examined by the air regulations people who work for Mr. Lafrance's organization.

The air carriers have to file with the department an air carrier security plan. That security plan is approved by the

[Traduction]

n'auraient pas dû nous faire perdre notre temps. Puisqu'ils nous ont fait perdre du temps, j'aimerais m'assurer de l'utilité de cet exercice.

**M. McAree:** Oui.

**M. Dantzer:** Je vous demanderais de bien vouloir examiner la question et de me dire quel est le but de cet exercice.

**M. McAree:** Oui, je le ferai. Nous essayons de renforcer la sécurité à ces points d'accès pour automobilistes, mais ce sont les points de livraison qui nous causent le plus de problèmes. Certains chauffeurs de camions de livraison, certains manutentionnaires doivent avoir subi un test de sécurité et devraient pouvoir présenter une pièce d'identité.

**M. Dantzer:** Monsieur le président, je voudrais dire à nos témoins que, même si le système de sécurité a été vivement critiqué, cela ne me dérange pas si on me fait perdre mon temps, si on me bouscule un peu, et ainsi de suite. Il est capital, à mon avis, d'assurer la sécurité dans les aéroports.

**M. McAree:** Absolument. Merci.

**M. Dantzer:** C'est capital.

**Le président:** Monsieur Reid.

**M. Reid:** Ma question s'adresse à M. McAree, mais empiète peut-être sur les responsabilités de M. Lafrance. C'est une question qui a trait à la sécurité. On met l'accent sur la sécurité, mais je ne peux m'empêcher de penser que, si un incident survenait, le ministère des Transports, par l'intermédiaire du directeur de l'aéroport et d'autres gens, intervient, et serait vivement critiqué.

Vous avez déjà dit, monsieur McAree, que les questions de sécurité relèvent des compagnies aériennes elles-mêmes; ce sont elles qui doivent fouiller les passagers, les bagages, lorsqu'ils sont placés sur le carousel, ou lors de leur enregistrement. Mais je ne voudrais pas que l'on découvre un jour que les compagnies aériennes ne sont pas responsables d'un secteur et que le ministère des Transports, par l'intermédiaire du directeur de l'aéroport, soit critiqué.

Que fait-on pour assurer la sécurité globale d'un aéroport? Qui est responsable de toute la sécurité? Je vous ai entendu dire à de nombreuses reprises que les inspecteurs étaient chargés de l'inspection des appareils, mais je pense plutôt, dans ce cas-ci, à la sécurité globale d'un aéroport. Qui en est responsable? Qui fait quoi? Et où se limitent les responsabilités? Car il est évident que chacun volera dans les plumes du ministre si quoi que ce soit se produit, et vous devez le protéger.

**M. McAree:** C'est le directeur de l'aéroport qui est responsable de l'ensemble de la sécurité dans l'enceinte de l'aéroport. Il doit respecter certaines conditions en vue de conserver son permis d'exploitation, et le respect de ces conditions est examiné par les employés du service de M. Lafrance.

Les compagnies aériennes doivent déposer un plan de sécurité auprès du ministère. Ce plan de sécurité est approuvé



[Text]

department if it meets the criteria and the air carriers are inspected against that plan.

We talked earlier about screening personnel, who have to meet certain requirements and they are trained against the Transport Canada standard and training program and they are monitored. The RCMP are employed by the airport to do certain functions on security and general property protection.

**Mr. Reid:** I understood that is only in some airports.

**Mr. McAree:** We do not have RCMP forces at some of the smaller airports. There are 18 airports where we have RCMP stationed at the airport. In some cases the RCMP are also doing the provincial policing job and therefore they have the criminal responsibility in the areas where there are some smaller airports. So if the airport had a problem they would be the law enforcement agency that would respond.

**Mr. Reid:** Mr. McAree, are you personally satisfied that the security measures being taken for the protection of the nation are adequate and satisfactory?

**Mr. McAree:** Yes, I am satisfied with that, and I make the dangerous assumption that everybody has to do their job and do it effectively and be called to account when they do not.

**Mr. Reid:** Mr. Lafrance, in your position of authority are you satisfied that we have done all we can reasonably be expected to do? We have had some airport security people before us indicating that you cannot have top-level security all across the land at all times; but, from a reasonable point of view, are we taking all security measures that can practically be taken?

**Mr. Lafrance:** Yes, on that basis I think we are taking at this time every reasonable measure. Having said that, there is a constant need for improvement, and I see that improvement as being in two main thrusts.

First there is research and development concerning equipment. In the future we could look to improving equipment with greater certainty of detection, greater standardization. So we are looking at those possibilities.

There is a continuing need for vigilance in our dealings with the carriers. Whether we like it or not, the carriers do have a responsibility for security and flight safety, and there is no problem about our enforcing that, provided of course, we give them clear goals, that we inspect to make sure they keep on achieving these goals on an ongoing basis.

So as time goes on, as we acquire greater and greater experience, and also perhaps as we are in a better position to assess the details of the threat, we undoubtedly will keep on refining the system. In my view, this is an ongoing responsibility.

[Translation]

par le ministère s'il respecte les critères énoncés et si les compagnies respectent ce plan.

Nous avons parlé tout à l'heure des agents de sécurité; nous avons dit qu'ils devaient respecter certaines conditions, qu'ils doivent subir le programme de formation établi par le ministère des Transports et qu'on leur fait subir un test. Les directeurs d'aéroport font appel à la GRC, qui exerce certaines fonctions ayant trait à la sécurité et à la protection des biens.

**M. Reid:** Je croyais que l'on ne trouvait des agents de la GRC que dans certains aéroports.

**M. McAree:** Il n'y a pas d'agents de la GRC dans certains aéroports plus petits. La GRC est présente dans 18 aéroports. Dans certains cas, elle est également chargée d'effectuer les activités policières qu'effectuerait la police provinciale et est donc chargée des affaires criminelles dans les régions où de petits aéroports existent. Ainsi, si un incident survenait dans cet aéroport, c'est la GRC qui s'en occuperait.

**M. Reid:** Monsieur McAree, êtes-vous personnellement convaincu que les mesures de sécurité qui protègent le pays suffisent et les jugez-vous satisfaisantes?

**M. McAree:** Oui, j'en suis convaincu, et je dirais même, même si cette affirmation est dangereuse, que chacun doit effectuer son travail, le faire bien et être appelé à rendre des comptes si ce n'est pas le cas.

**M. Reid:** Monsieur Lafrance, en tant que responsable, êtes-vous convaincu que nous avons fait tout ce qu'on devait faire, dans la limite du raisonnable? Certains agents chargés de la sécurité dans les aéroports nous ont dit qu'une sécurité de haut vol ne pouvait être assurée partout dans le pays en tout temps. Cependant, dans la limite du raisonnable, pensez-vous que nous prenons toutes les mesures de sécurité qui peuvent être prises?

**M. Lafrance:** Oui, vues sous cet angle, je crois qu'actuellement, nous prenons toutes les mesures qui s'imposent. Cela dit, certaines améliorations s'imposent constamment, et ces améliorations sont axées dans deux domaines principaux.

Premièrement, la recherche et le développement du matériel. À l'avenir, nous espérons améliorer le matériel pour qu'il soit plus précis, pour qu'il permette une meilleure détection. Voilà quelles sont les perspectives.

D'autre part, nous devons continuer à faire preuve de vigilance envers les compagnies aériennes. Que cela nous plaise ou non, les compagnies aériennes sont bel et bien responsables de la sécurité au sol et en vol, et nous ne voyons aucun mal à faire appliquer ces normes, à condition, évidemment, que nous leur donnions des objectifs précis et que nous nous assurions, en procédant à des inspections, qu'elles atteignent constamment ces objectifs.

Alors, le temps aidant, à mesure que nous acquerrons de l'expérience, et lorsque nous serons mieux à même d'évaluer la menace, nous continuerons sans l'ombre d'un doute à peaufiner le système. À mon avis, cette responsabilité ne cesse jamais.

[Texte]

**Mr. Reid:** I might have one further question, Mr. Chairman and Mr. McAree, on a different matter. I am talking about the fire-fighting services, fire protection, fire training; basically, fire-fighting on the airport. I have been given to understand that this is under the direction of the airport manager of each airport; that training is different from airport to airport; that the quality and the capabilities of the persons engaged in fire-fighting services vary greatly from airport to airport. What action is being taken to improve the qualifications and the capabilities of those persons engaged in fire-fighting sections of airports, both from the point of view of detection and fire fighting, and what can be done to improve them?

**Mr. McAree:** First of all, fire-fighting is a supplementary activity for these people; they are basically crash rescue people. The structural fire protection is the responsibility of the local municipality. So we train our fire-fighters for crash rescue responsibility, and they are trained against a national training syllabus. But you are quite correct in that the training takes place at the individual airports in most cases.

There is a move now towards centralizing training on a regional basis. For instance, we are doing a lot of training now at Abbotsford, and the fire-fighters from Vancouver Airport and Abbotsford Airport and Victoria and some of the other airports are trained now at Abbotsford. I think that will become more prevalent as times goes on. The standard of service provided by the crash rescue service is based on the ICAO standard, which is an international standard basically adopted by Canada for all its airports and graded according to the type of aircraft that use the facility.

**Mr. Reid:** Mr. McAree, recognizing that the jurisdiction may lie with the local municipality in the structural fire-fighting services, I can be dead right in crossing a street sometimes. What is done to co-ordinate your fire-fighting people with the local municipality? Are you really leaving it up to the local municipalities to protect the new Ottawa Airport from fire?

**Mr. McAree:** The fire service at Ottawa Airport is Department of National Defence, but by the same token, I think they operate . . .

**Mr. Reid:** Let us put it on an average airport, then.

**Mr. McAree:** Basically, they provide a holding action. They will fight a fire; they will attend a fire; they will be the first response. But the minute the municipal force shows up, then they take charge and our people perform a secondary function at that time.

**Mr. Reid:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Reid. Mr. Clifford.

**Mr. Clifford:** Mr. McAree, we heard earlier about new marketing thrusts. What about development thrusts of

[Traduction]

**M. Reid:** Je voudrais passer à un tout autre sujet, monsieur le président. Je voudrais parler des services de lutte contre les incendies, des services de protection contre les incendies et de la formation des pompiers, des services qui existent dans les aéroports. J'ai cru comprendre que ces services relevaient des directeurs d'aéroport, que la formation, la compétence et les aptitudes de ceux qui sont chargés de lutter contre les incendies varient énormément selon les aéroports. Que fait-on pour améliorer les compétences et les aptitudes de ceux qui en sont responsables, tant du point de vue de la détection que de la lutte contre les incendies, et que peut-on faire pour améliorer ces services?

**M. McAree:** Premièrement, la lutte contre les incendies est une activité qui vient s'ajouter aux activités qu'exercent déjà ces gens-là; ces gens, en quelque sorte, sont responsables du sauvetage des passagers en cas de catastrophe. Ce sont les municipalités locales qui sont responsables de la protection contre les incendies. Nous apprenons donc à nos pompiers comment sauver ceux qui ont été victimes de catastrophes, et la formation donnée s'inspire d'un programme de formation national. Mais vous avez raison de dire que cette formation est assurée par chaque aéroport dans la plupart des cas.

Nous essayons de centraliser la formation par région. Par exemple, l'essentiel de la formation est maintenant à Abbotsford, et les pompiers détachés auprès des aéroports de Vancouver, d'Abbotsford, de Victoria et de certains autres aéroports reçoivent maintenant leur formation à Abbotsford. Je crois que cette tendance se consolidera au fil du temps. Les services offerts par ceux qui sont responsables du sauvetage en cas de catastrophe s'inspirent du manuel de l'OACI, manuel international adopté par le Canada pour tous ses aéroports, et ces normes seront établies selon le type d'appareil utilisant l'aéroport.

**M. Reid:** Monsieur McAree, je reconnais qu'il appartient peut-être aux municipalités locales d'assurer les services structurels de lutte contre les incendies, mais je peux être tué en traversant une rue, parfois. Que fait-on pour coordonner les services qui existent dans les aéroports avec ceux des municipalités locales? Demandez-vous réellement aux municipalités locales de protéger le nouvel aéroport d'Ottawa contre les incendies, par exemple?

**M. McAree:** À l'aéroport d'Ottawa, ces services relèvent du ministère de la Défense nationale, mais par ailleurs, je crois qu'ils assurent . . .

**M. Reid:** Prenons un aéroport normal, alors.

**M. McAree:** Ils assurent la liaison, si vous voulez. On fera appel à eux lorsqu'il s'agira de lutter contre un incendie, d'essayer de l'éteindre. Mais dès que les pompiers municipaux arrivent sur les lieux, ce sont eux qui prennent les choses en main et, à ce moment-là, les pompiers des aéroports ne sont là que pour aider.

**M. Reid:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Reid. Monsieur Clifford.

**M. Clifford:** Monsieur McAree, vous nous avez parlé tout à l'heure de vos nouveaux objectifs de commercialisation. Avez-



[Text]

airports, the development of land and of facilities for expansion of maybe industrial or, in any case, financial development of the space that is around our airports? Is there going to be a fund available for airports and airport managers to use to develop their lands? I worry about the capability of the individual managers. If we are going to go into this area of development, just as we are in the area of marketing, do we have the expertise? Do we have people running our airports presently who really understand what I think is a pretty separate field? Real estate development is quite different from running an airport. Would you comment about that.

• 1120

**Mr. McAree:** We do have some expertise in our organization in that field. It may not be at a particular airport, but that expertise is either available from in-house resources or through the consulting industry, the development industry or the real estate industry, and we can engage the private sector to give us a hand to develop those kinds of things.

Now, we certainly—and this is a bit of a change in the mandate—would like to make sure that our airports are making a contribution towards economic development of the communities they serve, and we would like economic land development to take place on our airports.

From a funding point of view, we call those revenue-generating projects, and although I do not have a pocket of money for that, I can get money for good economic development or land development projects. That should not be a retardant as far as an airport manager is concerned.

**Mr. Clifford:** Thank you.

**The Chairman:** Thank you Mr. Clifford. Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, before I continue with my next question, I just want to say to Mr. McAree how much I appreciate his help. He was good enough to come and meet with me on a number of other items that I will not bring up here, but I did want to say publicly how much I appreciated him taking the time after hours to meet with me on a number of items. I look forward to working with him on some more.

Since Burns International Security Systems has abandoned its contract—its employees were on strike, the \$4 an hour ones—is Transport Canada going to ensure that they are not fooled again by this or any other company? Adequate performance bonds are going to be required, because when you expect security people to be fully trained and meet a high level standard for their work, their abilities and training... if you pay cheap, you are going to get cheap work. Do you really feel the airlines taking on security companies that do the \$4.00 and \$4.25 an hour bit will, at the same time, be able to provide the high level of quality and standards you require? In other words, are you going to continue to let the airlines and the security companies... the multiplicity of them, getting by on the cheap... at the risk of the quality and meeting of the standards and the risk of the security services provided?

[Translation]

vous songé à aménager les terrains qui entourent nos aéroports, à y construire des installations industrielles ou, du moins, à développer cet espace? Les directeurs d'aéroport pourront-ils aménager ces terrains? Ce sont les compétences de ces directeurs qui m'inquiètent. Si nous devons emprunter cette voie, possédons-nous les compétences requises? Ceux qui gèrent nos aéroports actuellement comprennent-ils vraiment ce qui, à mon avis, demande des compétences tout à fait autres? La construction immobilière ne s'apparente pas beaucoup à la gestion d'un aéroport. Qu'en pensez-vous?

**M. McAree:** Nos services comptent plusieurs experts dans ce domaine. Ces experts ne sont peut-être pas directeurs d'aéroport, mais il y en a au ministère même; nous pourrions également faire appel aux cabinets d'experts-conseils, aux cabinets d'aménagement des terres ou au secteur immobilier, pour qu'ils nous aident à le faire.

Mais nous aimerions nous assurer, et cela constitue une légère variation de notre mandat, que nos aéroports contribuent effectivement au développement économique des localités qu'ils desservent, et nous aimerions que les terres entourant nos aéroports soient aménagées.

C'est ce que nous appelons, sur le plan financier, des projets générateurs de revenus, et même si des crédits n'ont pas été réservés à cet effet, je peux en obtenir si les projets arrêtés sont de bons projets. Mais cela ne devrait pas inquiéter les directeurs d'aéroport.

**M. Clifford:** Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Clifford. Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, avant de passer à ma question, je voudrais simplement dire à M. McAree que j'apprécie énormément son aide. Il a eu la gentillesse de discuter avec moi de certains points que je n'aborderai pas ici, mais je voudrais le remercier publiquement du temps qu'il a passé avec moi pour discuter de certaines questions, alors que sa journée était finie. J'espère que nous nous rencontrerons de nouveau.

Vu que la compagnie Burns International Security Systems a dénoncé son contrat—ses employés, ceux qui travaillaient à 4\$ l'heure, étaient en grève—le ministère des Transports va-t-il s'assurer que ces employés ne seront pas de nouveau bernés par cette compagnie, ou par toute autre compagnie? Le niveau des services rendus devrait être bon, car si vous vous attendez à ce que les agents de sécurité soient bien formés et fassent bien leur travail, si vous ne les payez pas bien, vous allez obtenir du travail mal fait. Pensez-vous réellement que les compagnies aériennes qui octroient des contrats aux compagnies de sécurité qui versent 4\$ ou 4.25\$ l'heure à leurs employés pourront offrir des services de bonne qualité et répondre à vos normes? Autrement dit, allez-vous laisser libre cours aux compagnies aériennes et aux compagnies de sécurité, à toutes ces compagnies qui s'en tirent grâce à la modicité... au

[Texte]

**Mr. McAree:** I would like just to refer back to what I said a little bit earlier about the Minister having a meeting with the chief executive officers of the air carriers. He also held a meeting with the unions and security organizations that were represented at airports at that time and put in motion a task force that had 30 days to redefine the security screening program, the standards and the manpower profile.

The question of minimum wage now is really less important, because the people are to be recruited against that job profile and the manpower profile. The air carriers are committed to that and were not necessarily married to the idea that they would only engage a minimum wage type of firm.

**Mr. Benjamin:** I understand the unions involved just walked out, because the meeting refused to discuss the matter of working conditions and wages.

**Mr. McAree:** I was at that meeting, and they did not walk out, if it is the same meeting we are talking about.

**Mr. Benjamin:** Yes.

**Mr. McAree:** They were very, very co-operative and made a substantial contribution to that particular meeting and participated in the development of revised standards.

**Mr. Benjamin:** If I may, Mr. Chairman, I want to bring up another matter on which I have had lengthy correspondence with the Minister and some discussion with Mr. McAree, the matter of the provision of the Skycap services at Pearson International Airport.

• 1125

The Minister advised me that the airline operators agreed to the setting up of a project team to review the whole situation of the porter service at Pearson International. The airlines agreed on April 9. The Allcap Baggage and Services Inc. agreed April 10, and by the porters themselves on April 16. All parties agreed to the implementation of the proposals on a trial basis for a period of one month, ending in mid-May. The airline operators committee will be monitoring the porters' services and Transport Canada will be part of a review committee to oversee the general disciplinary measures regarding the conduct of porters and grievances against porter companies.

Can you tell me what is the situation? We are past the middle of May—well past it. What has happened? Are we going to be able to put an end to that payola scheme that these boys have to pay \$80 a week in order to collect some tips?

[Traduction]

détriment de la qualité, du respect des normes et des services de sécurité offerts?

**M. McAree:** Je voudrais revenir sur ce que j'ai dit antérieurement; j'ai dit que le ministre s'était entretenu avec les présidents-directeurs généraux des compagnies aériennes. Il a également rencontré les syndicats et les compagnies de sécurité représentés dans les aéroports à cette époque-là et a constitué un groupe de travail chargé, en 30 jours, de redéfinir le programme de sécurité, les normes de sécurité, ainsi que les compétences du personnel.

Cette question de salaire minimum est devenue maintenant moins importante, car ceux qui seront recrutés devront répondre aux exigences de cette nouvelle description de fonctions. Les compagnies aériennes s'y sont engagées et n'ont pas forcément épousé l'idée qu'elles ne devraient recruter qu'une compagnie qui n'offre que le salaire minimum à ses employés.

**M. Benjamin:** Je crois savoir que les syndicats représentés ont claqué la porte, car lors de cette réunion, les intéressés ont refusé de discuter des conditions de travail et des salaires.

**M. McAree:** J'étais présent lors de cette réunion, et les syndicats n'ont pas claqué la porte, si nous parlons de la même réunion.

**M. Benjamin:** Oui.

**M. McAree:** Ils se sont montrés très coopératifs, ont apporté un concours important à cette réunion et ont participé à la mise au point de normes révisées.

**M. Benjamin:** Si vous me le permettez, monsieur le président, je voudrais passer à un autre dossier qui a fait l'objet d'un échange volumineux de correspondance avec le ministre; j'en ai même discuté avec M. McAree; je veux parler des services offerts par Skycap à l'aéroport international de Toronto.

Le ministre m'a fait savoir que les directeurs des compagnies aériennes avaient convenu de monter une équipe de projets qui serait chargée d'examiner toute la situation en ce qui concerne le service de porteurs à l'aéroport international Pearson. Cette entente avait été négociée le 9 avril. La société *Allcap Baggage and Services Inc.*, a donné son accord le 10 avril, et les porteurs acceptaient, quant à eux, le 16 avril. Toutes les parties concernées avaient convenu de mettre les propositions à l'essai pour une période d'un mois devant se terminer à la mi-mai. Le comité des compagnies aériennes assurera le contrôle des services de porteurs, et le ministère des Transports participera à un comité d'examen qui a été chargé de surveiller la situation en ce qui concerne les mesures disciplinaires intervenant au niveau de la conduite des porteurs et les griefs déposés contre des sociétés de services de porteurs.

Pourriez-vous me dire ce qu'il en est? Nous arrivons à la fin du mois de mai. Que s'est-il passé? Va-t-on mettre fin à ce système qui oblige les porteurs à payer 80\$ par semaine pour pouvoir se ramasser quelques pourboires?



[Text]

**Mr. McAree:** I cannot confirm that will cease immediately, but I can tell you that there has been an awful lot of activity in the last month or two between the carriers and the individual porters, as well as their association. My note here tells me that there is a meeting planned for today, which is May 27, between the parties to review the draft contract to be made between Allcap and individual porters. So the examination is still under way. I have a personal commitment to feed back to you after a little sort of personal investigation of that situation in Toronto, which I intend to keep.

**Mr. Benjamin:** Well, we were in a telephone conversation yesterday with the spokesman for the porters and he said he had not even been notified about a meeting yet, unless it has happened since. We will pass that name on to you.

**Mr. McAree:** Okay. That is the best information I have at the moment.

**Mr. Benjamin:** Can you tell me—to get back to this task force—is it only studying privatization, or is it studying . . . In other words, can you give us what the terms of reference of the task force are?

**The Chairman:** This is airport management and not airport security—because there are two of them.

**Mr. Benjamin:** No, no; that is right, it is not on security. I got my last security questions in for the moment. This is the task force. Can you tell us what its terms of reference are, and who is on it? You said earlier that you expect the task force report to be given to the Minister in June. We will ask him then if he will provide it to us. But I am interested in knowing if you can give us the terms of reference of the task force, what it is looking at, and who is on the task force. Are they all department people, or have you brought in people from the outside, or what?

**Mr. McAree:** Well, in a general way, the terms of reference for the task force are to make recommendations to the Minister on how the airport system in Canada should be managed in the future, what kind of a management structure it should have.

The membership on the task force: there were approximately 20 members, 15 of whom were private sector individuals; there were three or four public servants, and then there was a working group in support of the task force headed by a public servant, but he was using mostly outside consultants to do investigative work.

**The Chairman:** You may have a chance to ask the Minister some of those questions tomorrow, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** I hope so.

**The Chairman:** I would like to get on with the business of the committee if we are almost through here and you are the

[Translation]

**Mr. McAree:** Je ne peux pas confirmer que cette pratique va être abandonnée immédiatement, mais je peux néanmoins vous dire qu'il y a eu beaucoup d'activités au cours des deux derniers mois entre les transporteurs et les porteurs, ainsi que leur association. J'ai ici un petit mot qui dit qu'une réunion est prévue pour aujourd'hui, le 27 mai, entre les parties concernées, et ce, dans le but d'examiner l'ébauche du contrat devant intervenir entre la société Allcap et les différents porteurs. Tout ce processus n'est donc pas encore terminé. Je me suis cependant déjà engagé à vous faire une mise à jour, une fois terminée la petite enquête personnelle que j'entends mener à Toronto, et je compte tenir promesse.

**M. Benjamin:** Nous avons discuté hier au téléphone avec le porte-parole des porteurs, et il nous a dit qu'il n'avait même pas encore été avisé de la tenue d'une réunion, mais quelque chose s'est peut-être fait depuis. Nous vous donnerons son nom.

**M. McAree:** Très bien. Je ne peux rien vous dire de plus pour l'instant.

**M. Benjamin:** Pour en revenir à la question du groupe de travail, pourriez-vous me dire si celui-ci n'étudie que la privatisation, ou bien . . . Pourriez-vous nous expliquer un peu quel est le mandat de ce groupe de travail?

**Le président:** Il s'agit de la gestion des aéroports, et non pas de la sécurité dans les aéroports . . . ils sont deux.

**M. Benjamin:** Non. C'est exact. Ça ne se rapporte pas à la sécurité. J'en ai terminé pour l'instant avec les questions que je voulais poser relativement à la sécurité. J'aimerais maintenant discuter un peu du groupe de travail. Pourriez-vous nous dire quel en est le mandat et qui y siège? Vous avez dit tout à l'heure vous attendre à ce que le groupe de travail présente son rapport au ministre en juin. Nous lui demanderons à ce moment-là de nous le montrer. J'aimerais néanmoins savoir quel est le mandat du groupe de travail. Qu'examine-t-il et qui en sont les membres? S'agit-il uniquement de personnes qui travaillent au ministère, ou bien avez-vous fait intervenir des gens de l'extérieur?

**M. McAree:** De façon générale, le mandat du groupe de travail, c'est de soumettre au ministre des recommandations sur la façon dont le système des aéroports au Canada devrait être géré à l'avenir et sur la structure qu'il faudra adopter au niveau de la gestion.

Quant à la composition du groupe de travail, celui-ci comptait une vingtaine de membres, dont 15 représentants du secteur privé et trois ou quatre fonctionnaires. Il y avait également un autre petit groupe qui venait appuyer les efforts du groupe de travail. Cet autre groupe, donc, était dirigé par un fonctionnaire, mais celui-ci faisait surtout appel à des experts-conseils indépendants pour le travail de recherche.

**Le président:** Monsieur Benjamin, vous aurez peut-être l'occasion de poser certaines de ces questions au ministre demain.

**M. Benjamin:** Je l'espère.

**Le président:** J'aimerais qu'on en termine avec la réunion du Comité, car vous êtes le dernier intervenant, et il y a un certain

## [Texte]

last questioner, beause there are some matters we have to make some decisions on.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I am wondering if the gentlemen present can give it to me; if they cannot, I will have to ask the Minister tomorrow.

Regarding Turn-Air, I know we cannot make public comments, since you now are faced with a damage suit. I do not know if it is before the courts yet or not, but the department has offered \$15,000 to Mr. Turner. For the information of the committee, sir, some members might not know that his licence was cancelled and that effectively put him out of business.

The bank he had the loan with just shut him down next day.

• 1130

**The Chairman:** Just a minute. I do not even know if I am going to allow the question.

**Mr. Benjamin:** Let me ask the question, then. I will . . .

**The Chairman:** Well, all right. Let us get on with it here. This is getting into a field . . .

**Mr. Benjamin:** I understand that Mr. Turner is amenable to negotiations. Is the department conducting any negotiations with Mr. Turner or his legal counsel on this matter, or is it prepared to conduct negotiations in order to get a mutually agreeable settlement?

**The Chairman:** I do not know if you want to answer the question. If you want to handle it, all right. Quite frankly, it is the last question we are going to allow on that matter.

If it is in litigation and if there is a settlement and discussion and it all impinges on lawsuits, then that is not a proper subject for this committee.

**Mr. McAree:** I am sorry, I have no information with me on it.

**The Chairman:** Fine. I want to thank you very much, Mr. McAree and Mr. . . .

**Mr. Benjamin:** What makes you think I am finished?

**The Chairman:** Well, I was hoping you might be.

**Mr. Benjamin:** Oh!

**The Chairman:** Because we have had a pretty good and exhaustive . . . If you are not going to finish, then I would like to get into some business with the committee while we have a full committee here. Some members some have to go at 12 p.m. and I have to leave the chair a little bit before 12 p.m.

**Mr. Benjamin:** One quick one. Just for a change, we will get right on the actual estimates.

**The Chairman:** That will be a pleasant surprise.

**Mr. Benjamin:** The capital expenditure decreased to \$73 million. The capital expenditure due to delays and equipment and projects deferred—what delays and equipment are you

## [Traduction]

nombre de questions au sujet desquelles nous devons prendre des décisions.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'aimerais savoir si le témoin peut me donner les renseignements que je désire. S'il ne le peut pas, je poserai mes questions au ministre demain.

Pour en revenir à Turn-Air, je sais que vous ne pouvez pas faire de déclaration publique là-dessus, étant donné que des poursuites pour dommages ont été intentées. Je ne sais pas si l'affaire est déjà devant les tribunaux, mais le ministère a offert 15,000\$ à M. Turner. Certains députés ignorent peut-être que son permis a été révoqué et qu'il a donc dû interrompre ses activités. La banque qui lui avait consenti un prêt a décidé de ne plus faire affaire avec lui du jour au lendemain.

**Le président:** Un moment, je vous prie. Je ne sais pas si je vais vous permettre de poser la question.

**M. Benjamin:** Je la pose tout de suite, dans ce cas . . .

**Le président:** Eh bien, allez-y. Il n'empêche que la discussion s'engage dans un domaine . . .

**M. Benjamin:** Je crois savoir que M. Turner n'est pas opposé à l'idée de négociations. Le ministère est-il prêt à négocier avec lui ou avec son conseiller juridique, est-il prêt à entreprendre des négociations en vue d'en arriver à un règlement à l'amiable?

**Le président:** Je ne sais pas si vous voulez répondre à cette question. Si oui, très bien. Ce devra être la dernière sur toute cette affaire.

Si elle est litigieuse, si elle fait l'objet de discussions, actuellement, en vue d'un règlement, si elle implique un procès ou quelque chose du genre, elle ne concerne pas le Comité.

**M. McAree:** Je regrette, mais je n'ai pas d'information en main sur cette affaire.

**Le président:** Très bien. Je vous remercie beaucoup, monsieur McAree, monsieur . . .

**M. Benjamin:** Qu'est-ce qui vous fait croire que j'ai terminé?

**Le président:** C'est ce que j'espérais.

**M. Benjamin:** Oh!

**Le président:** Nous avons déjà eu l'occasion de procéder à un examen complet . . . Si vous n'avez pas l'intention de terminer, j'aimerais bien que nous réglions certaines affaires du Comité pendant qu'il y a quorum. Il y a des députés qui doivent partir à midi. Je dois moi-même partir un peu avant midi.

**M. Benjamin:** Encore une brève question, celle-là sur les prévisions, pour faire changement.

**Le président:** Quelle agréable surprise!

**M. Benjamin:** Les dépenses de capital ont chuté à 73 millions de dollars. C'est dû à des retards dans l'achat de matériel et au report de projets. Que représentent au juste les 31 millions de dollars?



[Text]

talking about? What is the the reason is for the delays, some \$31 million?

I know there is an order in for a new fire truck, for example. Is that one of the items, and if so, how much? Secondly, on the \$16 million for projects deferred. What projects have been deferred? What kind?

**Mr. Lafrance:** Can I have the number of the page you are referring to, sir?

**Mr. Benjamin:** Page 3-6. The top item.

**Mr. McAree:** That is kind of a broad range of question. We would commit easily to answering it in writing later, but we would be shooting a little bit from the hip at the moment if I tried to. It is probably a lot of different projects to make up that \$31 million.

**Mr. Benjamin:** No, the \$31 million is the equipment delivery.

**Mr. McAree:** That is equipment?

**Mr. Benjamin:** Yes.

**Mr. McAree:** That is likely fire vehicles. Fire crash rescue vehicles.

**Mr. Benjamin:** Fire vehicles only. Are negotiations still going on, or are they being built, or what?

**Mr. McAree:** There are two contracts. We had one running last year and there are new contracts just being awarded now. One has been awarded for 34 vehicles and the second contract for another 30 vehicles, approximately, has not yet been awarded.

**Mr. Benjamin:** So it would be that second one that . . .

**Mr. McAree:** That delay is probably with the contract we had running in 1984-85.

**Mr. Benjamin:** Oh, the first one.

**Mr. McAree:** There is a new one issued now for 30-some vehicles for 1986-87 delivery and another contract for 30-some vehicles that is about to be awarded.

**Mr. Benjamin:** So the delay would be that first contract?

**Mr. McAree:** That is it. So there are three contracts altogether and it will be the first one that would cause the \$31,000.

**Mr. Benjamin:** That is \$31 million? How many vehicles?

**Mr. McAree:** I do not know. A total of 68 vehicles is involved.

**Mr. Benjamin:** So they are worth about half a million apiece?

**Mr. McAree:** Oh, yes. They are very expensive.

**Mr. Benjamin:** And there is \$16 million in deferred contract projects.

**Mr. McAree:** That is probably a multitude of small ones.

[Translation]

Je sais qu'on a commandé un nouveau camion d'incendie, par exemple. Est-il inclus dans ce montant? Combien représente-t-il? Il y a également le report de projets pour une valeur de 16 millions de dollars. De quels projets s'agit-il?

**M. Lafrance:** Puis-je savoir de quelle page vous voulez parler?

**M. Benjamin:** C'est la page 3-6, au haut.

**M. McAree:** C'est une question qui couvre beaucoup de terrain. Nous pourrions y répondre par écrit un peu plus tard. Autrement, il faudrait que nous essayions de deviner. Il y a probablement plusieurs projets qui entrent dans les 31 millions de dollars.

**M. Benjamin:** Les 31 millions de dollars sont au titre de la livraison du matériel.

**M. McAree:** La livraison du matériel, dites-vous?

**M. Benjamin:** Oui.

**M. McAree:** Il s'agit de camions d'incendie, de véhicules de sauvetage en cas d'incendie.

**M. Benjamin:** Seulement. Des négociations sont-elles en cours? Ces véhicules sont-ils en voie d'être construits? Qu'est-ce qui se passe?

**M. McAree:** Il y a deux contrats. Il y en avait un l'année dernière, auquel sont venus s'ajouter d'autres cette année. Il y en a un qui est accordé pour 34 véhicules, et il y en a un autre, qui n'a pas encore été accordé, qui prévoit 30 véhicules supplémentaires environ.

**M. Benjamin:** C'est donc pour le deuxième . . .

**M. McAree:** Le retard vise probablement le contrat que nous avions en 1984-1985.

**M. Benjamin:** Oh, le premier.

**M. McAree:** Il y en a un nouveau de 30 véhicules dont la livraison doit être effectuée en 1986-1987, et un autre de 30 véhicules qui est sur le point d'être accordé.

**M. Benjamin:** Le retard vise le premier contrat?

**M. McAree:** Oui. Il y a trois contrats en tout, et c'est le premier qui a un retard pour 31,000\$.

**M. Benjamin:** Vous voulez dire 31 millions de dollars? Il implique combien de véhicules?

**M. McAree:** Je l'ignore. Je sais seulement qu'il y a 68 véhicules en tout.

**M. Benjamin:** Ils valent environ un demi-million de dollars pièce?

**M. McAree:** Oui. Ils coûtent très cher.

**M. Benjamin:** Et il y a report de projets pour une valeur de 16 millions de dollars.

**M. McAree:** J'ai l'impression qu'il s'agit d'une multitude de petits projets.

[Texte]

**Mr. Benjamin:** I would appreciate it if you could provide me with some kind of a list of what it is.

**Mr. McAree:** What page are you on, again?

**Mr. Benjamin:** Page 3-6.

**The Chairman:** If you could give Mr. Benjamin that and/or send it to Mr. Benjamin and the chairman so that we can disseminate it to all the members, it might lead to more questions another time when we see you before the committee.

• 1135

I would like to thank both Mr. Lafrance and Mr. McAree for appearing, giving answers and actually opening up a lot of interesting subjects. If members would just be patient for another minute or so—the witnesses are excused—and if we could discuss committee business here in the next five minutes, we might have our marching orders for the next two or three days.

The first item really, as far as I am concerned, is confirmed. However, there may be a little problem. The Minister is to appear here, and although we are trying to get a better time and a longer time, we do have time between 12.30 p.m. and 1.30 p.m. tomorrow in this room. The room is confirmed and I hope that the Minister's presence is confirmed. There was a little confusion on that.

**Mr. Benjamin:** [Inaudible—Editor]

**The Chairman:** He gets his briefing at question period. We will sit from 12.30 p.m. to 1.30 p.m. I think if we are here exactly at 12.30 p.m., or even before, we can get under way with the questions, Mr. Benjamin. There is that problem, which we do understand. I also thought it could be 2 p.m., but he has to go to his question period briefing. I did see the schedule and there is no doubt, in view of the realities of politics and the fact that he is wearing two hats at the moment... I was both impressed with and appalled at his timetable.

**Mr. Benjamin:** I thought he was available Thursday evening.

**The Chairman:** No. We were definitely trying for some other time, but I do not think he is even going to be in town on Thursday. That is the first item.

The second item is the draft report on the northern affairs tour. This is more Mr. Angus', but we will give you the matter to take along, Mr. Benjamin. The staff did work on the weekend and I appreciated their working on the weekend. Sometime Saturday night or Sunday, a draft was prepared which I looked at quickly. I have not really gone over it with staff so, frankly, we are all going to get it. I want to distribute it to all members to look at. I see some things in it that actually have to be toned up. There are other things in terms of substance that I will obviously be interested in seeing the reaction of members to.

You have the summary of evidence that was sent out in the mail on Thursday or Friday of last week. The thought of the Chair, because of the pressure of time—and this is not

[Traduction]

**M. Benjamin:** Je vous serais reconnaissant de me faire parvenir une liste quelconque de ces projets.

**M. McAree:** De quelle page s'agit-il, encore une fois?

**M. Benjamin:** C'est à la page 3-6.

**Le président:** Faites parvenir la liste à M. Benjamin, ou à M. Benjamin et au président, de façon que l'information puisse être distribuée à tout le monde. Elle pourrait donner lieu à d'autres questions lors d'une de vos présences subséquentes au Comité.

Je tiens à remercier M. Lafrance et M. McAree de leur témoignage et de nous avoir fourni des réponses qui ont élargi le débat. Ils peuvent maintenant prendre congé de nous. Maintenant, si nos membres veulent faire preuve de patience, nous pourrions discuter des questions de régie interne au cours des prochaines minutes, ce qui nous permettra d'établir notre calendrier de travail pour les deux ou trois prochains jours.

La première question à l'ordre du jour est confirmée, à ma connaissance. Toutefois, il reste peut-être un léger problème. Le ministre doit témoigner devant nous entre 12h30 et 13h30 demain, ici même, même si nous essayons de le retenir plus longtemps et à une heure plus pratique. L'occupation de la salle est confirmée, et j'espère que la présence du ministre l'est aussi. Il y avait un peu de confusion à ce sujet.

**M. Benjamin:** [Inaudible—Éditeur]

**Le président:** Il se fait renseigner pendant la période des questions. Nous siégeons de 12h30 à 13h30. Si nous sommes ici à 12h30 juste, ou même avant, nous pourrions commencer à lui poser des questions, monsieur Benjamin. Nous comprenons que cela fait problème. J'avais aussi envisagé de le faire venir à 14 heures, mais il doit assister à sa séance d'information liée à la période des questions. J'ai vu son calendrier de travail, et étant donné les contraintes de la vie politique et le fait qu'il est titulaire de deux ministères... j'ai été à la fois impressionné et complètement abasourdi par un tel calendrier.

**M. Benjamin:** Je croyais qu'il était disponible jeudi soir.

**Le président:** Non. Nous avons certainement essayé de le faire venir à un autre moment, mais je ne crois pas qu'il sera même en ville jeudi. Voilà pour la première question.

La seconde porte sur l'ébauche du rapport sur notre voyage dans le Nord. Cela est davantage du ressort de M. Angus, mais nous vous fournirons les documents à emporter, monsieur Benjamin. Le personnel a travaillé pendant la fin de semaine là-dessus, ce dont je lui suis reconnaissant. Une ébauche a été préparée samedi soir, ou dimanche, et je l'ai parcourue rapidement. Je ne l'ai pas examinée avec le personnel, étant donné que nous allons tous en recevoir un exemplaire. Cependant, j'en ai assez lu pour savoir qu'il y a lieu de renforcer certaines choses et de voir comment vous réagissez à d'autres aspects du contenu.

Vous avez le résumé des témoignages, qui a été envoyé par la poste jeudi ou vendredi dernier. Étant donné les contraintes temporelles que nous subissons, le président avait songé à



[Text]

confirmed yet; we need the members here—is to try to arrange . . . We do not need this room. There is potentially a problem with this room on Wednesday afternoon at 3.30 p.m. We do not need this room for an in camera meeting on the report. However, the thought of the Chair is to have an initial committee discussion in camera on the report, tomorrow afternoon at 3.30 p.m., with the major discussion . . . This room has been confirmed for 9.30 a.m. on Thursday. We have the whole day blocked out, from 9.30 a.m. Thursday, 11 a.m.—all that type of thing. On Thursday, we hope to have a really substantive discussion with the thought—and this is the hooker in the thing—members would then retire and the staff would have a better idea as to the contents of the report. We also though we would meet Tuesday. Now, at the moment, we have the CN officials on Tuesday. CN is supposed to be here.

By the way, I would like to introduce Mr. Eugene Morawski, who will be Clerk of the Committee from now into the summer recess, at least.

You will all appreciate that there are some other things I would like to report on, but I am not going to take time to report. I can perhaps tell you more tomorrow, in terms of the St. Lawrence Seaway. In view of events that happened Thursday and Friday in the House with cedars and shakes, people's preoccupations were directed to these events. Quite frankly, there have not been some answers that I wanted to give members in terms of the St. Lawrence Seaway. I hope that, perhaps by tomorrow, I will be able to be a little more informative on that aspect.

However, the thought is to get into the report Wednesday—I am glad Fernand came in—at 3.30 p.m. or sometime. We will know by tomorrow. It might be just around the corner or it might be over in the South Block.

**Mr. Benjamin:** Can we not have it in the North Block?

**The Chairman:** At the moment, there is a problem. There is a legislative committee slated for this room.

**Mr. Benjamin:** Is the committee on transportation?

**Mr. Robichaud:** Is that on Thursday?

**The Chairman:** No. Thursday's meeting is no doubt here. It is not transportation. They sneaked in . . .

**Mr. Benjamin:** Well, they can go to another room.

**The Chairman:** The point of the matter is, Mr. Benjamin, they can do anything they want. The reality is that we are all working under difficulty because of the problem of a clerk. I did not know who Mr. Eugene Morawski was until he showed up this morning, but he is a great fellow. Before that, there was someone else on an interim basis, and it has been a little distressing to say the least. However, I agree that if we can get this room, yes. We do not need this room for an in camera meeting, but we will try to get it. At least we will know that tomorrow. The thought is 3.30 p.m. tomorrow afternoon in

[Translation]

prendre certaines dispositions, mais cela n'est pas encore confirmé; il faut que les membres soient ici. Nous n'avons pas besoin de cette salle. D'ailleurs, elle risque d'être occupée mercredi après-midi, à 15h30. Nous n'en avons toutefois pas besoin pour tenir une séance à huis clos sur le rapport. Cependant, le président aimerait auparavant tenir une discussion préliminaire sur ce rapport, et ce, à huis clos, demain après-midi, à 15h30 . . . La salle a été confirmée pour 9h30, jeudi. La salle nous est donc réservée pour toute la journée, à partir de 9h30. Jeudi, nous espérons vraiment pouvoir discuter du contenu du document, après quoi le personnel en aurait une meilleure idée. Nous avons également envisagé de nous réunir mardi prochain. En ce moment, nous avons toutefois prévu de faire témoigner les représentants du CN le même jour.

Entre parenthèses, j'aimerais vous présenter M. Eugene Morawski, qui sera greffier de notre Comité au moins jusqu'aux vacances d'été.

Vous vous doutez tous que j'aimerais faire rapport sur autre chose, mais ce ne sera pas pour aujourd'hui. Je pourrai peut-être vous en dire plus long demain au sujet de la voie maritime du Saint-Laurent. Étant donné ce qui s'est passé jeudi et vendredi à la Chambre des communes au sujet des bardeaux de cèdre, les gens sont tous préoccupés par ce sujet. Franchement, on n'a pas fourni de réponse que j'aurais pu transmettre à nos membres au sujet de la voie maritime. J'espère que d'ici à demain, je pourrai vous apporter davantage de renseignements sur le sujet.

Je suis heureux de remarquer que Fernand vient d'entrer. Nous envisageons donc d'aborder le rapport mercredi à 15h30, ou très bientôt. Nous saurons d'ici à demain. Nous nous réunirons peut-être tout près d'ici, ou peut-être à l'Édifice du sud.

**M. Benjamin:** Ne pouvons-nous pas nous réunir dans l'Édifice du nord?

**Le président:** Pour le moment, cela est problématique. Il y a en effet un comité législatif qui occupe cette salle.

**M. Benjamin:** Ce comité est-il saisi d'un projet de loi relatif aux transports?

**M. Robichaud:** Est-ce que c'est jeudi?

**Le président:** Non. Il ne fait aucun doute que la réunion de jeudi aura lieu ici. Pour ce qui est de l'autre comité, il ne porte pas sur les transports. Il a réussi à se faufiler . . .

**M. Benjamin:** Eh bien, il peut tout simplement aller dans une autre salle.

**Le président:** Monsieur Benjamin, il peut faire tout ce qu'il veut. Cependant, nous travaillons tous dans des circonstances difficiles, étant donné le problème posé par l'absence d'un greffier. Je ne connaissais pas M. Eugene Morawski avant son arrivée ce matin, mais il est très impressionnant. Auparavant, il y avait un autre greffier intérimaire, et cela a été assez difficile, c'est le moins qu'on puisse dire. Cependant, je conviens qu'il serait bon que nous obtenions cette salle. Nous n'en avons pas besoin pour nous réunir à huis clos, mais nous allons essayer de l'obtenir. Nous pourrions vous dire cela

[Texte]

camera and then 9.30 a.m. on Thursday to really get into the report. Then, members, without any votes and things like that, we will withdraw, think about it, reflect on the weekend and change our order of business on Tuesday. Then we get back in Tuesday morning at 9.30 a.m. and continue on that day with the hope of votes so we can get out the report and get it into the translation process. Because again, in this business of leverage and trying to get the Minister and everything else, I can tell you he is waiting for the report. Those are the rough terms of reference, if it is agreeable. I do not want any motions on it, just to inform members.

• 1140

**Mr. Reid:** Mr. Chairman, we welcome Mr. Eugene Morawski as the Clerk of the Committee, and whether it is decided that the whole standing committee will make the St. Lawrence Seaway tour, or simply a subcommittee, June is upon us and I was wondering if the clerk could not arrange to have the itinerary? The question of scheduling presentations in June is here and we are going to have a number of them appear before us in June. The reference to the House for travel arrangements has to be done now.

**The Chairman:** You are absolutely right, and that is why I am going to ask the House and the House Leader for a reference for the whole committee. And if we can get that covered so a subcommittee can go to Thunder Bay, then we can start the discussions with the Clerk we now have—and this is brand new—to organize the work of the subcommittee. I think it would be a subcommittee in terms of Thunder Bay, regardless of whether the full committee gets seized of it.

**Mr. Reid:** I was concerned with whose responsibility it is to get the terms of reference.

**The Chairman:** It is between he and I at the moment, and the House Leader. We have the rough terms which will be the beginning of what we do in June. I will not even get onto the National Transportation Act, because I know there will be some questions for the Minister on that tomorrow. But regardless of what happens on the National Transportation Act, I think members are aware that even if it is tabled, and it is going to be tabled in June, we are not going to get seized of it or whatever until the fall.

**Mr. Dantzer:** Wednesday at 3.30 p.m.; we do not know the room yet?

**The Chairman:** Not at the moment, but we will certainly know that by tomorrow afternoon at 12.30 p.m.

**Mr. Dantzer:** Then you are going to go to Tuesday?

**The Chairman:** No, Thursday at 9.30 a.m.

**Mr. Dantzer:** Thursday at 9.30 a.m. That is the next day.

[Traduction]

demain. Nous avons songé à 15h30, demain après-midi, à huis clos, puis à 9h30, jeudi, alors que nous aborderons vraiment le contenu du rapport. En ce cas, chers membres, sans tenir de vote ni faire autre chose, nous allons donc lever la séance, réfléchir à tout cela pendant la fin de semaine et modifier notre calendrier de travail mardi. Nous nous réunirons donc mardi matin à 09h30 et le reste de cette journée dans l'espoir de pouvoir voter sur le rapport afin de l'envoyer à la traduction. Je puis vous assurer qu'à propos de cette question d'influence etc, le ministre attend le rapport. Je vais donc de vous donner une idée générale de notre travail si cela vous convient. Je ne veux pas de motion, je tenais simplement à vous renseigner.

**M. Reid:** Monsieur le président, nous sommes heureux d'accueillir M. Eugène Morawski comme le greffier du Comité. Maintenant, pour ce qui est de la question à savoir si c'est le Comité en entier qui fera le voyage sur la Voie maritime du Saint-Laurent ou tout simplement un Sous-comité, quelle que soit la décision à laquelle on arrivera, le mois de juin commence très bientôt, et j'aimerais donc savoir si le greffier peut nous obtenir l'itinéraire. Il faudra aussi s'occuper du calendrier de nos séances avec témoins pendant le mois de juin, et il faudra qu'au moins un de ces témoins témoigne alors devant nous. Il faut donc s'adresser sans plus tarder à la Chambre afin de prendre les dispositions nécessaires au voyage.

**Le président:** Vous avez tout à fait raison, et c'est pourquoi je vais demander que la Chambre et le leader à la Chambre accorde un tel mandat à tout le Comité. Si nous pouvons l'obtenir de telle sorte qu'un Sous-comité puisse se rendre à Thunder Bay, alors nous pourrions commencer à organiser le travail du Sous-comité avec notre nouveau greffier, ce qui serait tout à fait nouveau. Je crois en effet qu'un Sous-comité se rendrait à Thunder Bay même si le Comité en entier se voyait confier le mandat.

**M. Reid:** Ce qui me préoccupait, c'est de savoir qui doit obtenir le mandat.

**Le président:** Pour le moment c'est entre lui et moi et le leader à la Chambre. Nous savons à peu près ce que nous allons faire au début de juin. Je ne vais même pas aborder la question de la Loi nationale sur les transports car je sais qu'on interrogera le ministre là-dessus demain. Cependant et quoi qu'il arrive au sujet de la Loi nationale sur les transports, les membres n'ignorent sans doute pas que même si la loi était déposée, ce qui se produira sans doute en juin, nous n'en serions pas saisis avant l'automne.

**M. Dantzer:** Mercredi à 15h30; nous ne savons toutefois pas encore dans quelle salle encore?

**Le président:** Pas pour le moment, mais nous le saurons certainement d'ici demain à 12h30.

**M. Dantzer:** Ce sera donc mardi?

**Le président:** Non, jeudi à 09h30.

**M. Dantzer:** Jeudi à 09h30. C'est le jour suivant.



[Text]

**The Chairman:** And that is a full day. Then Tuesday at 9.30 a.m., with the hope that we could get into voting.

**Mr. Dantzer:** When is the CN going to appear here?

**The Chairman:** We will shift them and we will discuss... Now we have a clerk. I can pass some of this on. It could be Tuesday afternoon. If we had a full morning, why not Tuesday night or Tuesday afternoon? Let the clerk... He has not even advised them of the shift, but that might be a good idea. Let us have Tuesday all day and have the CN Tuesday night. Because the report is not that long, we know generally the parameters of the problems. The hope is that with a meeting tomorrow, the [Inaudible—Editor] first for all of us, then the substantive meeting on Thursday, come Tuesday we will be able to get into the voting for the committee. I know that is a little rushed, but the issues are there and we know what they are.

**Mr. Taylor:** Are we meeting the Minister at 12.30 p.m. tomorrow?

**The Chairman:** Twelve-thirty to 1.30 p.m. because quite frankly, Gordon...

**Mr. Taylor:** Here?

**The Chairman:** Yes, here.

**Mr. Taylor:** The Standing Committee on Agriculture meets here right after caucus.

**The Chairman:** I am told by my clerk we have the room reserved for us until 12.30 p.m. Come at 12.15 p.m. Hopefully our caucus will be out at 11.15 a.m.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Mr. Chairman, could I remind the members of the committee, certainly on the government side, if you cannot be present for any of our hearings, make sure you have your suitable alternates, because my secretary is having trouble getting the people rounded up.

**The Chairman:** Okay, so we will adjourn until 12.15 p.m. tomorrow.

**Mr. Benjamin:** That is CN's annual report. I presume you will notify them that we may want them at 3.30 p.m. Tuesday afternoon if we have finished the report.

**The Chairman:** Frankly, I think we could have them at 3.30 p.m. Tuesday afternoon.

**Mr. Benjamin:** And we could meet them again in the evening if we need to. Have we any word on Air Canada? When they will do their annual report?

**The Chairman:** I cannot answer that.

**Mr. Dantzer:** They will not be prepared to respond to our...

[Translation]

**Le président:** Et c'est une journée complète. Puis mardi à 09h30, dans l'espoir que nous puissions soumettre la question aux voix.

**M. Dantzer:** Quand les représentants du CN doivent-ils venir témoigner?

**Le président:** Nous allons essayer de déplacer leur témoignage et en discuterons maintenant que nous avons un greffier. Il me reste un peu de jeu là-dessus. Ce pourrait peut-être, par exemple, mardi après-midi. Si nous sommes occupés pendant toute la matinée, pourquoi pas mardi soir ou mardi après-midi? Laissez le greffier... Il n'a même pas avisé les intéressés de se changement d'horaire, mais ce serait peut-être une bonne idée. Siégeons toute la journée mardi et faisons témoigner les représentants du CN mardi soir. Étant donné que le rapport n'est pas tellement long, les données du problème sont assez connues. Nous espérons donc qu'en tenant une séance demain, [Inaudible—Éditeur] d'abord pour nous tous, puis tenons une réunion sur le contenu jeudi, une fois rendu à mardi, nous serons en mesure de passer au vote. Je me rends bien compte qu'on vous presse un peu, mais les questions nous sont connues.

**M. Taylor:** Allons-nous recevoir le ministre à 12h30 demain?

**Le président:** Oui, de 12h30 à 13h30 car franchement, Gordon...

**M. Taylor:** Ici?

**Le président:** Oui, ici.

**M. Taylor:** Le Comité permanent de l'agriculture se réunit ici juste après le caucus.

**Le président:** Le greffier me dit que la salle est réservée pour nous jusqu'à 12h30, venez donc à 12h15 avec un peu de chance notre caucus sera terminé à 11h15.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Monsieur le président, je tiens à rappeler aux membres du Comité, au moins à ceux du parti ministériel que s'ils ne peuvent assister à aucune de nos réunions, de prendre la peine de désigner leurs suppléants, car ma secrétaire a de la difficulté à réunir les gens.

**Le président:** Bien, dans ce cas nous allons lever la séance jusqu'à 12h15 demain.

**M. Benjamin:** Nous allons alors étudier le rapport annuel du CN. Je suppose donc que vous allez aviser les représentants de l'organisme que nous allons peut-être leur demander de venir à 15h30 mardi si nous avons terminé le rapport.

**Le président:** Franchement, je crois que nous pouvons certainement les faire venir à 15h30 mardi.

**M. Benjamin:** Et puis nous pourrions aussi les entendre encore en soirée si cela se révèle nécessaire. Par ailleurs, avons-nous quelque chose au sujet d'Air Canada? Quand cette société présentera-t-elle son rapport annuel?

**Le président:** Je ne suis pas en mesure de répondre à cela.

**M. Dantzer:** Elle n'est pas prête à répondre à notre...

[*Texte*]

**The Chairman:** It is their annual report.

• 1145

**Mr. Dantzer:** It has nothing to do . . .

**The Chairman:** You have been asking questions on it.

**Mr. Dantzer:** The point is that I may not be . . .

**The Chairman:** You can have questions on it, but you may not get any answers from them until . . . But Mr. Gray and some other members of the Pension committee very well . . . Those questions are certainly proper.

This meeting stands adjourned.

[*Traduction*]

**Le président:** Il s'agit de son rapport annuel.

**M. Dantzer:** Cela n'a rien à voir.

**Le président:** Vous avez posé des questions là-dessus.

**M. Dantzer:** Oui, mais l'essentiel est que je ne pourrai peut-être pas . . .

**Le président:** Vous pourrez poser des questions là-dessus, mais vous n'obtiendrez peut-être pas de réponse avant . . . Quoi qu'il en soit, M. Gray et d'autres membres du Comité des pensions peuvent certainement . . . Ces questions sont tout à fait indiquées.

La séance est levée.

















*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

#### WITNESSES—TÉMOINS

*From the Department of Transport Canada:*

Mr. Claude Lafrance, Assistant Deputy Minister, Aviation;  
Mr. Dave McAree, Executive Director, Airport Authority  
Group;  
Mr. Bruce Bowie, Director, Airport Operations, Airport  
Authority Group.

*Du ministère des Transports:*

M. Claude Lafrance, Sous-ministre adjoint, Aviation;  
M. Dave McAree, directeur exécutif du groupe de gestion  
des aéroports;  
M. Bruce Bowie, directeur, Exploitation des aéroports,  
Groupe de gestion des aéroports.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 53

Wednesday, May 28, 1986

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 53

Le mercredi 28 mai 1986

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

## Transport

RESPECTING:

Main Estimates 1986-87

Draft Report  
Trip to the North

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transports

CONCERNANT:

Budget des dépenses principal 1986-1987

Projet de rapport  
Voyage dans le grand nord

APPEARING:

The Honourable Donald F. Mazankowski,  
Minister of Transport

COMPARAÎT:

L'honorable Donald F. Mazankowski,  
Ministre des Transports

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the  
Thirty-third Parliament, 1984-85-86

Première session de la  
trente-troisième législature, 1984-1985-1986



## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Darryl L. Gray

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Patrick Nowlan

*Vice-président:* Darryl L. Gray

## MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus  
Les Benjamin  
Terry Clifford  
Dennis H. Cochrane  
Vincent Dantzer

Joe Reid  
Fernand Robichaud  
Gordon Taylor  
Brian Tobin—(11)

(Quorum 6)

*Le greffier du Comité*

Eugene Morawski

*Clerk of the Committee*

## MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, MAY 28, 1986  
(82)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 12:40 o'clock p.m. this day, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Vincent Dantzer, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Joe Reid, Gordon Taylor and Brian Tobin.

*Acting Member present:* André Ouellet for Fernand Robichaud.

*In attendance: From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer.

*Appearing:* Minister of Transport, Honourable Donald F. Mazankowski.

*Witnesses: From the Department of Transport Canada:* Mr. Austin Douglas, Acting Executive Director, Airport Authority Group and Mr. Ran Quail, Assistant Deputy Minister, Marine.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated February 27, 1986 relating to the Main Estimates 1986-87 (*See Minutes of Proceedings, dated Tuesday, April 22, 1986, Issue No. 50*).

The Minister and the witnesses answered questions.

At 1:43 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

AFTERNOON SITTING  
(83)

The Standing Committee on Transport met *in camera* at 3:40 o'clock p.m., this day, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Les Benjamin, Vincent Dantzer, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

*Other Member present:* Bill Blaikie.

*In attendance: From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer, Dave Cuthbertson, John Gibberd, Research Staff.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Thursday, June 6, 1985 relating to its study of transportation services in northern and remote areas of Canada.

The Committee proceeded to the consideration of a draft report.

At 5:20 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

## PROCÈS-VERBAUX

LE MERCREDI 28 MAI 1986  
(82)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 12 h 40, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Vincent Dantzer, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Joe Reid, Gordon Taylor, Brian Tobin.

*Membre suppléant présent:* André Ouellet remplace Fernand Robichaud.

*Aussi présent: De la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche.

*Comparaît:* L'honorable Donald F. Mazankowski, ministre des Transports.

*Témoins: Du ministère des Transports Canada:* Austin Douglas, directeur exécutif suppléant, Groupe de gestion des aéroports; Ran Quail, sous-ministre adjoint, Marine.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du 27 février 1986 relatif au budget des dépenses principal de 1986-1987 (*Voir Procès-verbaux du mardi 22 avril 1986, fascicule n° 50*).

Le Ministre et les témoins répondent aux questions.

À 13 h 43, le Comité lève la séance jusqu'à nouvelle convocation du président.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI  
(83)

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos, aujourd'hui à 15 h 40, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Les Benjamin, Vincent Dantzer, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

*Autre député présent:* Bill Blaikie.

*Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche; Dave Cuthbertson, John Gibberd, personnel de recherche.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du jeudi 6 juin 1985 relatif à l'examen des services de transport dans les régions septentrionales et éloignées du Canada.

Le Comité procède à l'étude d'un projet de rapport.

À 17 h 20, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Eugene Morawski

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Wednesday, May 28, 1986

• 1235

**The Chairman:** Colleagues, perhaps I may call this meeting to order because I certainly see more than a quorum for taking evidence.

On behalf of everyone, I want to first thank members for getting here. This is a little unusual in terms of where we are meeting. We are going to be running into this problem for the next week or 10 days. I know it is going to cause irritation to members, because there were problems in terms of blocking off Room 253-D, which I can explain to you privately.

In any event, this Transport committee never sits on Wednesdays at noon after caucus and there is a perennial request for the Railway Committee Room after the government caucus and, as I say, I think Mr. Tobin ran into one of the reasons because it involves a very large part of the government caucus in an ongoing way. I thought we would have difficulty today.

I want to let you know, and I am sitting here the same as you are. I spoke to the Minister in caucus. I spoke to him last night. He was attending a Cabinet meeting, an emergency meeting, and this is part of the problem of the confusion because he was definitely geared for today.

Then there was a special Cabinet meeting called, but he did say, even as late as 11.30 a.m. today, that it was only going to be half an hour and he would be here by 12.30 p.m. We are a little beyond the time, but I want to let you know I have incurred the wrath of his office, which of course you are not too interested in, but the attendance of the Minister here, hoping he gets here, is really his respect for the committee to try to get here for this hour, which is what it is going to be.

I am just hoping that he gets out of that Cabinet meeting, because that is basically the whole reason we are here. Basically it is because of the opposition and because of his estimates. I went to them directly, in spite of the staff. As I say, I have some problems now with his office. But I do not know any more than you do. I know what the subject-matter is, I think, in the Cabinet. I have my fingers crossed that he is going to be here momentarily.

• 1240

The clerk has handed out a draft itinerary of what some of our workload could be. This is for our consideration. There is nothing in stone in this, and we can perhaps have more discussion on this later this afternoon.

I do point out, before I see Mr. Benjamin, that this afternoon—and this has changed very quickly too, because as of last night we were meeting in the East Block on the draft

## TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le mercredi 28 mai 1986

**Le président:** Messieurs, permettez-moi de déclarer la séance ouverte, puisque nous disposons de toute évidence du quorum nécessaire pour recueillir des témoignages.

En notre nom à tous, j'aimerais d'abord remercier les membres de s'être rendus ici. Ce lieu de réunion est quelque peu inhabituel. Nous aurons à faire face à ce problème pendant encore une semaine ou dix jours. Je sais que cela pourra, dans une certaine mesure, irriter les membres, en raison des difficultés éprouvées à interdire l'accès à la Pièce 253-D; je pourrai vous en présenter les raisons en privé.

Quoi qu'il en soit, ce Comité des Transports ne se réunit jamais les mercredis à midi après le caucus; la pièce du Comité des chemins de fer est constamment réservée après le caucus gouvernemental et, comme je l'ai dit, je crois que monsieur Tobin a pris connaissance de l'une des raisons, puisqu'elle met en cause une proportion importante du caucus gouvernemental, d'une façon permanente. Je savais que nous éprouverions des difficultés aujourd'hui.

J'aimerais vous faire savoir que je suis ici au même titre que vous. J'ai parlé au ministre pendant le caucus. Je lui ai parlé hier soir. Il assistait à une réunion du Cabinet, une réunion d'urgence, et cela constitue une partie du problème ou de la confusion, puisqu'il s'attendait vraiment à être ici aujourd'hui.

Une réunion spéciale du Cabinet a ensuite été convoquée, mais il a précisé, à 11h30 ce matin, que cette réunion ne durerait pas plus d'une demie heure et qu'il serait ici à 12h30 pm. Nous avons déjà quelque peu dépassé cette heure mais je désire que vous sachiez que je me suis exposé aux foudres de son personnel, ce qui, bien entendu, ne vous intéresse pas vraiment; cependant, la présence du ministre à notre réunion, s'il y arrive, témoigne bien de son respect pour le Comité, puisqu'il tente d'y parvenir à l'heure dite.

J'espère qu'il parviendra à sortir de la réunion du Cabinet, puisqu'il s'agit fondamentalement de la raison de notre présence ici. À la base, cette situation est due à l'opposition et à ses prévisions budgétaires. J'ai été les voir directement, malgré les membres du personnel. Comme je l'ai dit, j'éprouve actuellement certaines difficultés avec le personnel de son bureau. Mais je n'en sais pas plus que vous. Je crois connaître la nature de la question traitée au Cabinet. J'espère que sa présence n'est que provisoire.

Le secrétaire nous a remis une ébauche de notre charge de travail éventuelle, afin que nous en prenions connaissance. Il n'y a rien de définitif et nous pourrions sans doute nous y attarder un peu plus tard dans le courant de l'après-midi.

J'aimerais préciser, avant de céder la parole à M. Benjamin, que cet après-midi... et la situation a évolué très rapidement, puisque la nuit dernière, nous tenions notre réunion dans l'aile

## [Texte]

report, but you will see from the second notice you got for the meeting this afternoon in camera that we are meeting in 208 West Block.

Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, it has always been a given, and thoroughly understood in this committee, one of the most senior and historic committees in Parliament since before 1867, that whenever the Minister was coming the committee would arrange the meeting to suit his convenience.

I appreciate as well as anyone else around here that if he is in a Cabinet meeting and he cannot get out of it, that is perfectly understandable. If it would be helpful to the Minister, I would be quite willing to meet—we could even postpone the northern trip, set it back a little bit—this afternoon or this evening for an hour or two, or tomorrow morning, whenever he can break through. All he has to do is tell us and we will bloody well meet. I think that is the least we can do to accommodate the Minister, because he has been much more willing to come to this committee than the six or seven previous Ministers of Transport I have been through. I think we should make that known to the Minister, as a committee, from all sides of the House—

**The Chairman:** Here he comes.

Mr. Benjamin, I appreciate your remarks, but a condition of his being here today, along with all the problems of getting here today, was that he could get out of here by 1.30 p.m. so we could go to the pre-Question Period briefing. But perhaps if we get on to the questions, then we will worry about 1.30 p.m.

I want to extend, on behalf of the committee, Mr. Minister, our appreciation for your co-operation in getting here. You appreciate the importance of estimates, and the committee appreciates, and that is what we were just talking about, your co-operation before, and that estimates are important. Even though it is a very restricted time frame, we appreciate that you have several other problems on your platter. With no further ado, I think we had better get into questions. I see Mr. Ouellet, and then I see Mr. Benjamin.

**M. Ouellet:** Monsieur le ministre je voudrais vous poser une question au sujet du projet de loi C-75. Les journaux nous apprennent qu'il y a eu un échange de correspondance entre M. Bourassa et M. Mulroney à ce sujet et que vous devez rencontrer...

**Hon. Don Mazankowski (Minister of Transport):** Mr. who?

**Mr. Ouellet:** Mr. Bourassa, the Premier of Quebec, and the Prime Minister in relation to C-75. Apparently you are supposed to meet very soon Mr. Côté, the Minister of Transport of Quebec.

## [Traduction]

Est sur le projet de rapport, mais, comme vous pouvez le constater d'après le deuxième avis qui vous a été remis concernant la réunion à huis clos de cet après-midi, notre rencontre doit avoir lieu dans la Pièce 208 de l'aile Ouest.

Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, ce comité, qui constitue l'un des comités les plus anciens et les plus importants du Parlement depuis même avant 1867, a toujours tenu pour acquis et accepté qu'il lui appartenait d'organiser une réunion en fonction des besoins du Ministre, lorsque ce dernier devait y assister.

À l'instar de tous les membres présents ici, je comprend que s'il assiste actuellement à une réunion du Comité et ne peut en sortir, la situation est tout à fait compréhensible. Si cela pouvait être utile au Ministre, je serais tout disposé à reporter la réunion... nous pourrions même remettre à plus tard le voyage vers le Nord, le retarder quelque peu... cet après-midi ou ce soir, pendant une heure ou deux, ou demain matin, dès qu'il sera en mesure de se libérer. Il n'a qu'à nous le faire savoir et nous ferons en sorte de nous réunir. C'est bien le moins que nous puissions faire pour rendre service au Ministre, puisqu'il s'est montré beaucoup plus désireux de prendre part aux travaux de ce Comité que les six ou sept précédents ministres des Transports que j'ai connus. À mon avis, nous devrions le faire savoir au Ministre, en tant que comité, de part et d'autre de la Chambre.

**Le président:** Le voici.

Monsieur Benjamin, j'apprécie vos remarques, mais l'une des conditions de sa présence parmi nous aujourd'hui, compte tenu de toutes les difficultés éprouvées pour s'y rendre, était qu'il puisse quitter les lieux à 13h30, de façon à pouvoir assister à la réunion précédant la période de questions. Cependant, si nous passons aux questions, nous aurons à nous soucier de ce délai.

Au nom du Comité, permettez-moi, monsieur le Ministre, de vous témoigner notre reconnaissance de votre coopération à assister à la présente réunion. Vous comprenez l'importance des prévisions budgétaires et le comité vous est reconnaissant, comme nous l'avons dit, de votre coopération et de votre compréhension de l'importance des prévisions budgétaires. Bien que nous disposions de très peu de temps, nous admettons que vous avez plusieurs autres problèmes à traiter. Sans plus de façon, je crois que nous devrions aborder les questions. Je cède la parole à monsieur Ouellet, puis à monsieur Benjamin.

**Mr. Ouellet:** Mr. Minister, I would like to ask a question concerning Bill C-75. We have read in the newspapers that there was an exchange of letters on the subject between Mr. Bourassa and Mr. Mulroney and that you are to meet...

**L'honorable Don Mazankowski (Ministre des Transports):** Monsieur qui?

**M. Ouellet:** M. Bourassa, le Premier ministre du Québec et le Premier ministre du Canada, relativement au projet de loi C-75. Il semble que vous deviez également rencontrer sous peu M. Côté, le ministre des Transports du Québec.



## [Text]

Ma question est très simple: Est-ce que, après toutes les représentations que vous avez reçues des pêcheurs, des associations maritimes, de certaines autorités provinciales, de la ville de Montréal, de la Chambre de commerce de Montréal, du *Board of Trade*, ainsi que d'une multitude de compagnies impliquées dans le domaine maritime, est-ce que, dis-je, vous avez l'intention de retirer l'article 4 du projet de loi C-75 et de ne pas aller de l'avant avec cette loi, dans la présente session?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, that has not been our intention. As a matter of fact, we have had a number of representations. We have responded to those representations, I believe.

• 1245

In my discussions with many of those organizations, when I became alarmed at the inaccuracy and the alarmist interpretation that was placed on clause 4, it was first of all responded to by correcting those misfounded statements and, second, by building around clause 4 safeguards and provisions which would allow adequate provision for consultation, the mechanism for consultation, which I think has been unheard of in any other transportation sector.

If the aviation sector had a provision where they could go through a consultative process of a hearing with respect to the imposition of any additional charges on landing fees or airport user charges, I am sure they would be very happy about that. So what we tried to do was two things; one, to put a limit on the amount of the level of cost recovery that we wanted to receive over 1989-1990, and to provide for a consultative mechanism which is real and genuine. Then second, make provision for appeal.

It is certainly not the intent of this government or myself to try to distort or erode the competitive balance, but it is a clear recognition of the fact that by imposing some charges in certain areas it will, first of all, act as a disciplinary measure which will cut out waste and inefficiencies and abuses, but also to recover a portion which will allow us to do the things that we have to in support of the marine sector.

I did not detect from any one of these organizations any opposition to the fact that there had to be some level of cost recovery. And I think the levels of cost recovery that we are talking about are so minute that, in general, I sense now that while no one likes to pay more, I think the issues that have been raised have been clearly addressed. That will be the context of my discussion with the Minister of Transport for the Province of Quebec, who I am going to meet next week.

**Mr. Ouellet:** Mr. Chairman, I want to indicate to the Minister that he is certainly misreading the field. There is no appeasement at all by the response that you have been giving so far. And what you are telling us again today is not going to appease those who are afraid that you will have enabling legislation that will give total discretionary power—

## [Translation]

My question is simple: Taking into account all the statements received from fishermen, maritime associations, certain provincial authorities, the City of Montreal, the Chamber of Commerce of Montreal, the Board of Trade, as well as a number of companies involved in the maritime sector, do you intend to rescind section 4 of Bill C-75 and not go any further with this bill, in the present session of Parliament?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, ce n'était pas là notre intention. En réalité, nous avons reçu un certain nombre de représentations, J'estime que nous avons répondu à ces représentations.

Lors de mes discussions avec un grand nombre de ces organismes, lorsque l'interprétation imprécise et alarmiste de l'article 4 a suscité chez moi une certaine inquiétude, j'ai tout d'abord répondu en apportant des corrections aux déclarations non fondées, puis en incorporant à l'article 4 des dispositions et des garanties de mécanismes de consultation qui, à mon avis, n'avaient jamais auparavant été instituées dans n'importe quel autre secteur des transports.

Si le secteur de l'aviation disposait d'un mécanisme qui lui permettrait de tenir des consultations par le biais d'audiences relativement à l'imposition de frais additionnels sur les redevances d'atterrissage ou les redevances d'usage d'aéroport, je suis persuadé qu'il en serait très heureux. Par conséquent, nous avons essayé de faire deux choses; d'abord, imposer une limite au niveau de récupération des coûts que nous entendions percevoir en 1989-1990, et prévoir un mécanisme de consultation réel et authentique. Ensuite, prendre les dispositions nécessaires en cas d'appel.

Le présent gouvernement ou moi-même n'avons nullement l'intention de tenter de déséquilibrer ou de saper le mécanisme de concurrence mais nous devons simplement reconnaître le fait que l'imposition de frais dans certains domaines aura d'abord pour effet de constituer une mesure disciplinaire visant à réduire le gaspillage, l'abus et l'inefficacité et de récupérer une partie des coûts qui nous permettront de procéder aux réalisations nécessaires dans le secteur maritime.

Aucun de ces organismes n'a semblé manifester d'opposition à un certain niveau de récupération des coûts. Et, à mon avis, les niveaux en question sont tellement minimes que, en règle générale, bien que personne n'aime à payer davantage, j'estime que les questions soulevées ont été abordées sans détour. C'est dans cette optique que se déroulera la rencontre avec le ministre des Transports de la province de Québec, la semaine prochaine.

**M. Ouellet:** Monsieur le président, permettez-moi de dire au Ministre qu'il interprète à tort les sentiments des utilisateurs. La réponse fournie jusqu'à présent ne constitue pas une solution. Et ce que vous nous avez dit aujourd'hui ne viendra pas calmer ceux qui craignent de vous voir instituer une loi d'autorisation qui accordera un pouvoir discrétionnaire total...

**M. Mazankowski:** Ce n'est pas le cas.

**Mr. Mazankowski:** That is not right.

[Texte]

**Mr. Ouellet:** —to impose whatever amount you want. If you mean really what you are saying, why do you not bring into the legislation the amount you want to get? There is no fixed amount. You are talking about additional charge, but the people who will have to pay for these additional charges do not know what they are and will know only later, after so-called consultations. Why are you not ready, Mr. Minister, to bring in immediately a minimum amount?

As you know, the Chamber of Commerce of Montreal, has presented to your officials, long ago, specific amendments to C-75 that could have allowed you to raise some funds, but minimal amounts, and if that is what you want, why have you not accepted the amendment proposed by the Chamber of Commerce and the Board of Trade of Montreal?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, we have clearly made the statement that \$20 million is what we are looking for. That is my statement. It is going to be in the estimates and I think this government lives up to its figures. When it says it is going to have a budgetary deficit of  $x$  number of dollars, it is really right on. Unlike previous governments, whose word was not as good as ours, I think it is pretty clear that those who are satisfied . . . and I beg to differ with them. The hon. member can interpret and twist and turn every way he wishes, but I meet with these same individuals that he meets with and I am sure they do not tell him one thing and me another. I have respect for their integrity. I agree.

• 1250

No one likes to pay more, but I think not one of them has said to me that they are not prepared to pay something towards a cost recovery to maintain the integrity of the system, and that is really what we are talking about. This thing will not come into effect until January 1, 1987, and no collections would be imposed until—

**Mr. Ouellet:** Is it 1987 or 1988?

**Mr. Mazankowski:** Proclaimed in 1987, and no collections until January 1, 1988.

**Mr. Ouellet:** Why do you not put this in the legislation?

**Mr. Mazankowski:** Well, it is there and that is—

**Mr. Ouellet:** It is not in the legislation. If you do not intend to proclaim this section before 1988, why do you not put it—

**Mr. Mazankowski:** Well, I am not sure how many more times I have to say that. It would be physically impossible to do it before then.

**Mr. Ouellet:** I do not think I am going very far with the Minister, but I am not surprised because he has not been receptive to the representations that have been made to him on numerous occasions in this regard. So I will ask one more question—

[Traduction]

**M. Ouellet:** . . . d'imposer le montant que vous désirez. Si vous parlez sérieusement, pourquoi ne précisez-vous pas dans la loi le montant que vous entendez percevoir? Aucun montant n'a encore été déterminé. Vous parlez de frais additionnels mais les gens qui auront à acquitter ces frais n'en connaissent pas l'importance et ne la connaîtront qu'après coup, après les soi-disant consultations. Monsieur le Ministre, pourquoi ne précisez-vous pas tout de suite un montant minimum?

Comme vous le savez, il y a longtemps de cela, la Chambre de commerce de Montréal a remis à vos représentants des modifications précises au projet de loi C-75 qui vous auraient permis de recueillir des fonds, c'est-à-dire des montants minimes; et si c'est ce que vous désirez, pourquoi n'avez-vous pas accepté l'amendement proposé par la Chambre de commerce et le *Board of Trade* de Montréal?

**M. Mazankowski:** Monsieur le Président, nous avons clairement établi que nous entendions percevoir une somme de 20 millions de dollars. c'est dans ma déclaration. Ce chiffre sera inscrit dans les prévisions budgétaires et j'estime que le présent gouvernement respecte les chiffres qu'il avance. Lorsqu'il précise que le déficit budgétaire s'élèvera à  $X$  nombre de dollars, il s'agit vraiment de ce chiffre. Contrairement au gouvernement antérieur qui n'avait pas autant que nous le respect de la parole donnée, je crois qu'il est très clair que ceux qui sont satisfaits . . . et je me permet de les contredire. L'honorable membre du Comité peut interpréter les données comme il l'entend, mais je rencontre les mêmes personnes que lui et je suis persuadé qu'ils ne présentent pas deux versions des faits. Je respecte leur intégrité. Je suis d'accord.

Personne n'aime à payer davantage mais je ne crois pas avoir entendu un seul d'entre eux dire qu'il n'était pas prêt à collaborer à une récupération des coûts afin de maintenir l'intégrité du système et c'est vraiment de cela qu'il s'agit. Cette loi n'entrera pas en vigueur avant le 1<sup>er</sup> janvier 1987 et aucun frais ne sera perçu avant . . .

**M. Ouellet:** 1987 ou 1988?

**M. Mazankowski:** Proclamée en 1987, la perception des frais débutant le 1<sup>er</sup> janvier 1988.

**M. Ouellet:** Pourquoi ces données ne sont-elles pas précisées dans la loi?

**M. Mazankowski:** Eh bien, elles y sont et c'est . . .

**M. Ouellet:** Elles n'apparaissent pas dans la loi. Si vous n'entendez pas proclamer cet article avant 1988, pourquoi ne le placez-vous pas . . .

**M. Mazankowski:** Je me demande combien de fois il me faudra me répéter. Il serait impossible dans la pratique de le faire avant cette date.

**M. Ouellet:** Je crois que le Ministre et moi-même nous comprenons mal, mai je n'en suis pas surpris puisqu'il ne s'est pas montré réceptif aux représentations qui lui ont été faites bien souvent à cet égard. Je vais donc poser une autre question . . .



[Text]

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, on that point, that is absolute balderdash because I have appeared before this committee in the presence of many of the organizations. I have met with them. We have talked to them on a bilateral basis, and we have tried to satisfy the concerns they have. I regret very much that the hon. member, who has taken a belated interest in this matter, is now coming forth and starting to distort and twist and turn.

**The Chairman:** This is obviously a matter of debate and discussion, and let us continue with your question, and then I will go to Mr. Benjamin.

**Mr. Ouellet:** I will send my speech on second reading to the Minister so he will know that I have been interested from the start.

**The Chairman:** I am sure he has read it.

**Mr. Ouellet:** Are you responsible as the Minister responsible for CN Marine?

**Mr. Mazankowski:** Yes.

**Mr. Ouellet:** Yes, you are. All right. I just want to clear this up because it has come to my attention that Mr. Saunders, the President and Chairman of Versatile Corporation, has been given a job of cutting capacity in the shipbuilding industry with conditions imposed on him that he would get a contract for Versatile-Davie shipyards in Lauzon, on the understanding that he will come with a plan quickly to streamline the industry. The information we have is that in the conditions in the contract that has been given to him for getting these ship repairs he had to undertake the task to do away with some of the shipyards in the province of Quebec, which seems to me absolutely amazing.

Was this done with your knowledge? And how come the government allowed a contract for CN Marine for the shipyard in Lauzon with, within the contract, a clause that asks Mr. Saunders to undertake to do away with some of the shipbuilding operations in the province of Quebec?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I am not sure what that has to do with CN Marine. If he wants me to answer that question at another place or time, I would be very glad to do it. I will answer it, but I am not sure—

**Mr. Ouellet:** CN Marine is the responsibility of the Minister.

**Mr. Mazankowski:** Well, this has nothing whatsoever to do with CN Marine, Mr. Chairman.

**The Chairman:** It is not really CN Marine. It is really more of a regional development, DRIE—

**Mr. Ouellet:** No.

**The Chairman:** If you want to answer it, then answer it.

But that is your last question, and then we go to Mr. Benjamin. I really agree with the Minister. I do not really see the relevance. Even though you mentioned CN Marine, you

[Translation]

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, pour ce qui a trait à cette question, ce sont des balivernes, puisque je me suis déjà présenté devant ce comité avec un bon nombre des organisations en cause. Je les ai rencontrées. Nous avons échangé et j'ai tenté de répondre à leurs préoccupations. Je regrette profondément que l'honorable membre, qui manifeste un intérêt quelque peu tardif pour cette question, vienne maintenant fausser et interpréter les faits.

**Le président:** De toute évidence, cette question pourrait faire l'objet de débats et de discussions; poursuivons donc avec votre question et nous passerons ensuite à M. Benjamin.

**M. Ouellet:** Je ferai parvenir nos discours en deuxième lecture au Ministre, afin qu'il sache que je me suis intéressé à la question depuis le début.

**Le président:** Je suis persuadé qu'il en a pris connaissance.

**M. Ouellet:** Êtes-vous le ministre responsable de CN Marine?

**M. Mazankowski:** Oui.

**M. Ouellet:** En effet, vous l'êtes. Bien. Je désirais simplement éclaircir ce point puisque l'on a attiré mon attention sur le fait que M. Saunders, le président et directeur de la Versatile Corporation, a reçu le mandat de réduire la capacité de production dans l'industrie de la construction navale, avec l'entente qu'il obtiendrait un contrat pour les chantiers de la Versatile-Davie de Lauzon, s'il pouvait dresser rapidement un plan de rationalisation de l'industrie. Selon les renseignements dont nous disposons, les conditions du contrat qui lui a été accordé concernant la réparation des navires prévoyaient qu'il devait faire disparaître certains des chantiers navals de la province de Québec, ce qui me paraît tout à fait incroyable.

Cela a-t-il été fait avec votre consentement? Comment le gouvernement a-t-il pu accorder un contrat relatif à CN Marine au chantier naval de Lauzon, tout en inscrivant dans le contrat une clause demandant à M. Saunders de supprimer certaines opérations de construction navale au Québec?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je ne vois pas très bien le rapport avec CN Marine. S'il désire que je réponde à cette question en un autre lieu ou à un autre moment, je serais très heureux de le faire. J'y répondrai, mais je ne sais trop si...

**M. Ouellet:** CN Marine relève du Ministre.

**M. Mazankowski:** Eh bien, cela n'a absolument rien à voir avec CN Marine, Monsieur le président.

**Le président:** Il ne s'agit pas vraiment de CN Marine. Il s'agit davantage du développement régional, le MEIR...

**M. Ouellet:** Non.

**Le président:** Si vous désirez répondre à la question, faites-le.

Mais c'est votre dernière question et nous passerons ensuite à M. Benjamin. Je suis tout à fait d'accord avec le Ministre. Je ne vois pas vraiment le rapport. Bien que vous ayez mentionné CN Marine, vous parlez de la rationalisation de l'industrie de

[Texte]

are talking about rationalizing the shipbuilding industry. I guess that CN Marine has ships. I guess that is the relevance.

**Mr. Ouellet:** No. The relevance is that CN Marine had to have a ferry built and the contract given by CN Marine to the shipbuilding in Lauzon was given without tenders, with the specific condition in the contract that the chairman, Mr. Saunders, will undertake on behalf of the government a job to do away eventually with some of the shipbuilding operations in the province of Quebec. It is absolutely amazing, and I want to know if the Minister is aware of this contract entered into between CN Marine and the Government of Canada and the Lauzon shipbuilding.

• 1255

**The Chairman:** I know you do not have your book of estimates there, but I would like to see just where that estimate is. CN Marine is one thing, but—

**Mr. Tobin:** The CN Marine is making regional development policy. That is what the question is about.

**The Chairman:** This is Transport estimates. Now, if the Minister—if we get into a procedural hassle, it is going to take time away from members' last questions.

**Mr. Ouellet:** I just asked the question. The Minister said he is ready to answer.

**The Chairman:** I must say, Mr. Ouellet, that might facilitate it, if you just want a brief answer. Then we are going to go to Mr. Benjamin.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, what is amazing is the misinterpretation that the hon. member places on what are the facts. I think he recognizes, as other members recognize, that there is over-capacity in the shipbuilding industry in Canada as there is throughout the world. Mr. Saunders was asked to start discussions with the shipbuilding industry in the province of Quebec, which might ultimately lead to negotiations with respect to the rationalization of the shipbuilding industry.

The same thing is happening in Ontario. Mr. Martin, the Liberal, who is—

**The Chairman:** Is that Mr. Paul Martin?

**Mr. Mazankowski:** Yes, Mr. Paul Martin—

**The Chairman:** I thought so.

**Mr. Mazankowski:** —discussing with his counterparts in the shipbuilding industry, as is Mr. Jack Leech—both are executives of shipbuilding companies in Ontario, who recognize the problem. They are looking at this and trying to work together with government to rationalize in an orderly and effective way, so that we can maintain a shipbuilding industry that will be strong, competitive, with a future. That is really what is happening.

Now, with respect to the awarding of the contract, I think the hon. member, who was a Cabinet Minister, knows that

[Traduction]

la construction navale. Je crois que CN Marine a des navires. Sans doute y a-t-il un rapport à ce niveau.

**M. Ouellet:** Non. Le rapport entre les deux éléments est le suivant: CN Marine a accordé sans soumission le contrat de construction d'un traversier au chantier naval de Lauzon, à la condition expresse que le président, M. Saunders, voie à supprimer certaines des opérations de construction navale au Québec, pour le compte du gouvernement. Cette façon de procéder est tout à fait incroyable et je veux savoir si le Ministre est au courant de ce contrat conclu entre CN Marine, le gouvernement du Canada et le chantier naval de Lauzon.

**Le président:** Je sais que vous n'avez pas ici vos prévisions budgétaires, mais j'aimerais voir où se trouve au juste cet élément. CN Marine est une chose, mais . . .

**M. Tobin:** CN Marine détermine actuellement le cours de la politique de développement régional. C'est là le noeud du problème.

**Le président:** Il s'agit là de prévisions du ministère des Transports. Maintenant, si le ministre—si nous entamons une querelle de procédure, les autres membres disposeront de moins de temps pour poser leurs dernières questions.

**M. Ouellet:** Je n'ai fait que poser la question. Le ministre a dit qu'il était prêt à y répondre.

**Le président:** Je dois reconnaître, M. Ouellet, que cela faciliterait les choses si vous demandiez une courte réponse. Nous passerons ensuite à M. Benjamin.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je suis stupéfait de l'interprétation des faits présentée par l'honorable membre. Il doit sûrement savoir, comme tous les autres membres, que l'industrie canadienne de la construction navale souffre de surcapacité, comme c'est d'ailleurs le cas dans le reste du monde. On a demandé à M. Saunders de consulter les représentants de cette industrie au Québec en vue d'entamer des négociations relatives à la rationalisation de l'industrie de la construction navale.

On procède de la même façon en Ontario. M. Martin, le membre du parti libéral, qui est . . .

**Le président:** S'agit-il de M. Paul Martin?

**M. Mazankowski:** Oui, M. Paul Martin . . .

**Le président:** C'est bien ce que je croyais.

**M. Mazankowski:** . . . discute avec ses homologues de l'industrie de la construction navale tout comme M. Jack Leech—tous deux sont des directeurs de sociétés de construction navale en Ontario, qui admettent l'existence du problème. Ils analysent la situation et tentent de collaborer avec le gouvernement pour rationaliser l'industrie d'une façon ordonnée et efficace, qui nous permette de conserver une industrie de construction navale forte, concurrentielle et tournée vers l'avenir. C'est ce qui se produit actuellement.

À présent, pour ce qui a trait à l'attribution du contrat, je crois que l'honorable membre, ancien ministre, n'ignore pas



[Text]

when duplication of a vessel is being procured, under the provisions of Treasury Board guidelines, a second contract can be awarded. My information is that the awarding of the contract to Versatile Davie was awarded in strict accordance with Treasury Board guidelines.

**Mr. Ouellet:** But just a point of clarification.

**The Chairman:** It is the last point because you are over—

**Mr. Ouellet:** In a telephone interview from Vancouver, Mr. Saunders confirmed to Canadian Press that he was trying to put together a plan to rationalize the Quebec industry and revealed that he was forced to take on the job in order to win a major contract this spring. Are you confirming that indeed the government forced him to do this work in order to get a contract?

**Mr. Mazankowski:** I am not going to comment on that, because whatever discussions took place with regard to the rationalization of the shipbuilding industry went on between him and other members of the shipbuilding industry and my predecessor, the former Minister of DRIE.

**Mr. Ouellet:** The government should be ashamed of itself.

**The Chairman:** Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Thank you, Mr. Chairman. And thank you for being able to come, Mr. Minister. I want to start off with a relatively small matter, but it is not to the person concerned, and I have written to the Minister about it. He may have had an opportunity to look into it. It concerns a lessee at Pearson International Airport, a farmer tenant of the department at Pearson International. He has a lease that is not yet up on a section of land which is, as I understand it, already seeded to crop. And the department wants to move another tenant, Dufferin Construction onto it.

He tendered for this land; apparently Dufferin did not have to. Dufferin has struck a deal with airport management, and Mr. Vanzwaal is automatically off the land. He has been told that Dufferin will be good for the airport and the new location, that they will be paying more for the land. But he has not received an explanation as to why airport authorities are juggling tenants to accommodate other tenants.

He knew he could lose the land any time for airport development, but he did not expect this. Can you tell us why this construction company would have priority over another tenant, in this case, Mr. Vanswaal, and does this follow accepted practice? I appreciate you may not have had a chance or time yet to look into this completely, as a result of my letter to you a week or so ago.

In the event that you do force this transfer of the lease, does Transport Canada or the new tenant reimburse him for his

[Translation]

qu'un deuxième contrat peut être adjugé, selon les dispositions des lignes directrices du Conseil du Trésor, à l'achat d'un deuxième navire identique. Pour autant que je sache, l'adjudication du contrat à la Versatile Davie a été conforme aux lignes directrices du Conseil du Trésor.

**M. Ouellet:** Une simple mise au point.

**Le président:** Ce sera votre dernière question, puisque vous avez dépassé . . .

**M. Ouellet:** Lors d'une entrevue téléphonique de Vancouver, M. Saunders a confirmé à la Presse canadienne qu'il s'efforçait de dresser un plan de rationalisation de l'industrie au Québec et il a révélé qu'il avait dû accepter ce travail afin d'obtenir un contrat important au printemps. Reconnaissez-vous que le gouvernement lui a imposé ce travail en échange d'un contrat?

**M. Mazankowski:** Je ne ferai aucun commentaire à ce sujet, puisque les discussions sur la rationalisation de l'industrie de la construction navale se sont déroulées entre lui-même, les autres membres de l'industrie de la construction navale et mon prédécesseur, l'ancien ministre de l'Expansion industrielle régionale.

**M. Ouellet:** Le gouvernement devrait avoir honte.

**Le président:** Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Je vous remercie, monsieur le président. Et je vous remercie d'avoir pu vous joindre à nous, monsieur le ministre. Permettez-moi de débiter par une question relativement peu importante, qui ne l'est cependant pas pour la personne en cause; j'ai d'ailleurs écrit au ministre à ce sujet. Peut-être a-t-il eu l'occasion de se pencher sur la question. Il s'agit d'un locataire du Ministère à l'aéroport international Pearson. Il est titulaire d'un bail non encore échu relativement à une parcelle de terre, qui, si je ne m'abuse, a déjà été ensemencée. Et le Ministère entend céder le terrain à un autre locataire, Dufferin Construction.

Le locataire a soumissionné pour ce terrain; il semble que Dufferin n'ait pas eu à le faire. Dufferin a conclu une entente avec la Direction de l'aéroport et M. Vanzwaal est automatiquement chassé de cette terre. On lui a dit que la présence de Dufferin serait bénéfique pour l'aéroport et le nouvel emplacement et qu'il verserait un loyer plus élevé. On ne lui a cependant pas expliqué pourquoi l'administration aéroportuaire acceptait de déplacer un locataire pour en accommoder un autre.

Il savait qu'il pourrait perdre le terrain en tout temps, pour les fins d'aménagement aéroportuaire; il ne s'attendait toutefois pas à une telle situation. Pouvez-vous nous dire pourquoi cette société de construction a priorité sur un autre locataire, soit, dans le cas qui nous occupe, M. Vanswaal et s'il s'agit là d'une façon de procéder généralement admise. Je reconnais que vous n'avez peut-être pas eu l'occasion ou le temps de vous pencher sur cette question, à la suite de la lettre que je vous ai fait parvenir il y a de cela deux semaines environ.

Si vous deviez donner suite à ce transfert de bail, Transports Canada ou le nouveau locataire serait-il tenu de le rembourser

## [Texte]

seeded crop or for other improvements? What is the policy? I do not understand why this transfer could not be delayed until the fall, after he has taken off his crop. They could then start out with a new phase.

• 1300

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman and Mr. Benjamin, I must confess I am not aware of the incident to which you refer. I would think that if there were any modification to a lease arrangement and any damages or any losses incurred to the lessee—lessee in this case—surely Transport Canada would negotiate some form of a settlement. I think that is taken as a given.

Mr. Austin Douglas is here. I am not sure whether he is aware of that particular incident, but he might be able to elaborate on the policies of Transport Canada in that connection.

**Mr. Austin Douglas (Acting Executive Director, Airport Authority Group, Transport Canada):** Thank you, Mr. Chairman. The general rule of landlord-tenant would be expressed in the terms of the lease, and normally of course we abide under the terms of any business agreement, where the terms of conditions are expressed in the lease.

Sometimes there is some uncertainty as to whether a tenant wishes to renew a lease and he is given certain opportunities to express his intentions. If that has not been forthcoming and there has been some uncertainty, the department would of course seek to make arrangements for the opportunity for the lease to be extended to whoever would be interested.

I am not sure of the circumstances in this case, but if there are extraordinary circumstances where the tenant may have a potential for suffering damages, I am sure there would be an equitable opportunity for a consideration as to what the terms of conditions are that would provide for that to be considered.

We would be glad to look into that, Mr. Benjamin, and report back.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I would be happy to follow it up with the Minister and his officials later, as soon as they can give me some more details. It just seemed a little bit arbitrary to me, in terms of the dealings with Mr. Vanzwol, who is obviously not going to have a crop this year unless he gets paid for it.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, Mr. Benjamin, I do not think it is fair to suggest that we would do something like that in an arbitrary manner without—as I said, we would like to check into the details. I think Transport Canada has had a pretty proud record of landlord-tenant relationships over the years. I do not necessarily take the credit for it, but over the years I think they have had a good record. There has always been equity and balance in the kinds of arrangements they have made. I am sure that we are going to try to maintain and uphold that tradition.

**Mr. Benjamin:** I should remind the Minister that he has also had a letter from a member of the Ontario legislature on May

## [Traduction]

de ses semences ou des autres améliorations? Quelle est la politique à cet égard? Je ne comprends pas que cette transaction n'ait pu être reportée jusqu'à l'automne, après la récolte. Ils auraient pu alors aborder une nouvelle phase.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président et monsieur Benjamin, je dois reconnaître que je ne suis pas au courant de l'incident dont vous parlez. A mon avis, s'il y a eu modification à un bail et que le locataire—il s'agit d'un locataire dans ce cas—a subi des dommages ou des pertes, Transport Canada devrait certainement négocier une certaine forme de dédommagement. Je crois que cela va de soi.

M. Austin Douglas est ici. Je ne sais trop s'il est au courant de l'incident en question, mais il pourrait nous faire part des politiques de Transports Canada à cet égard.

**M. Austin Douglas (directeur exécutif intérimaire, Administration portuaire, Transports Canada):** Je vous remercie, monsieur le président. Le rapport propriétaire-locataire est habituellement régi par les termes d'un bail; en règle générale, nous respectons les clauses de tout accord commercial, lorsqu'elles sont inscrites dans le bail.

Il arrive quelquefois que l'on ne sache pas si un locataire entend renouveler un bail; on lui laisse alors la chance de faire part de ses intentions. À défaut de connaître les intentions du locataire, le ministère cherche alors à prendre les dispositions nécessaires pour prolonger le bail avec toute personne intéressée.

Je ne connais pas les circonstances qui entourent cette affaire, mais s'il arrivait que le locataire subisse des dommages, je suis persuadé qu'il existe des mécanismes prévoyant l'étude de ces cas.

Nous serons heureux d'étudier davantage cette question, monsieur Benjamin, et de vous faire rapport à ce sujet.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je serais heureux de revenir sur cette question avec le ministre et ses représentants un peu plus tard, dès qu'ils seront en mesure de fournir plus de détails. Il me semble simplement que M. Vanzwaal a été traité de façon quelque peu arbitraire et qu'il n'aura aucune récolte cette année, à moins qu'on ne la lui rembourse.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, monsieur Benjamin, vous ne pouvez pas dire que nous procédons ainsi, de façon arbitraire, sans—comme je l'ai dit, j'aimerais avoir plus de détails sur cette affaire. À mon avis, Transports Canada peut être fier des rapports qu'elle entretient avec ses locataires depuis un bon nombre d'années. Tout le mérite ne m'en revient pas nécessairement, mais je crois que le ministère s'est mérité de bonnes notes à ce chapitre, depuis plusieurs années. Les ententes conclues ont toujours été empreintes de justice et d'équilibre. Je suis persuadé que nous allons tenter de maintenir et de respecter cette tradition.

**M. Benjamin:** J'aimerais rappeler au ministre qu'il a également reçu une lettre d'un membre de l'Assemblée



## [Text]

9th. I am not the only one looking into this matter. I would appreciate it if you would investigate and report back.

I want to get into the whole matter of contracts and tendering by the department, or by airlines, which are under the jurisdiction or standards set by the department.

For example, at Dorval and Mirabel, contracts for refuelling aircraft are let by an airlines committee—I presume the department is involved—on a sole source bidding system, that is, by invitation bidding. From what we have been able to find out, most of the companies are all owned by one American company. They have at least four subsidiaries that bid. It is all owned by the same parent company. If new companies are needed to retain control, retain a contract, they are just simply registered, invited to tender by this co-operative committee.

Now, the American government has laid down a firm policy that contracts awarded at federal airports must keep in mind public interest, including wages of workers and working conditions. That eliminated the possibility of what is happening at Dorval, where the employees are being asked to take a 67% cut.

• 1305

It is supposedly the result of bidding competition when in fact it is only a shell game constructed by an American head office called Ogden Allied. They are doing here what American law prevents them from doing in the U.S. Contracts are changing hands though actual management and equipment and labour force all remain the same. All you have to do is set up another company, register the damn thing. It is sort of being done with mirrors.

Would you be willing to bring in some kind of a policy directive that would at least ensure that section 144 of the Federal Labour Code is allowed to guarantee succession rights to the employees and would also have some real competitive bidding rather than a parent company registering a new company with a list of a board of directors and \$20 shares, half a dozen directors and they have no assets, no visible means of support, and the new company gets the contract?

I am trying to be helpful, Mr. Minister. It just seems to me you are leaving yourselves open to a lot of trouble down the road. It demeans a genuine open bidding and open tendering system, and also it makes a tragedy of what employees, whether they are unionized or not, have made by way of gains over the years and the whole thing can be wiped out because they have a new boss or they have not been transferred to the new boss.

It just seems to me it is a pretty shabby system that is in place. I do not doubt for a minute that you inherited the damn thing.

## [Translation]

législative de l'Ontario le 9 mai. Je ne suis pas le seul à m'intéresser à cette affaire. J'aimerais que vous fassiez enquête et nous communiquiez les résultats.

J'aimerais aborder toute la question des contrats et soumissions par le ministère ou par les compagnies aériennes, qui relèvent de la juridiction ou des normes établies par le ministère.

Par exemple, à Dorval et à Mirabel, les contrats de ravitaillement en carburant des aéronefs sont accordés par un comité des sociétés aériennes—je crois que le ministère y siège—d'après un système de soumission à une seule source, c'est-à-dire par appel d'offres. D'après ce que nous avons été en mesure de découvrir, la plupart des sociétés appartiennent à une société américaine. Cette compagnie possède au moins quatre filiales qui présentent une offre. Elles appartiennent toutes à la même compagnie mère. S'il faut disposer de nouvelles sociétés pour conserver le contrôle ou un contrat, ces compagnies sont simplement enregistrées et invitées à soumissionner par ce comité coopératif.

Le gouvernement américain a établi une politique ferme selon laquelle les contrats accordés aux aéroports fédéraux doivent tenir compte de l'intérêt public, y compris des salaires des travailleurs et des conditions de travail. Cette politique a pour effet de supprimer toute possibilité d'une situation comme celle qui se produit à Dorval, où l'on demande aux employés d'accepter une réduction de 67 p. 100.

C'est censé être le résultat d'un appel d'offre ouvert alors qu'en fait ce n'est qu'une coquille vide bâtie par un siège social américain appelé Ogden Allied. Ils font ici ce que les lois américaines les empêchent de faire aux États-Unis. Les contrats changent de mains même si la direction, le matériel et la main-d'oeuvre restent en fait les mêmes. Tout ce que vous avez à faire est de constituer une autre compagnie et de l'enregistrer. C'est un jeu de miroirs.

Pourriez-vous établir une sorte de directive qui permettrait au moins d'invoquer l'article 144 du Code canadien du travail pour garantir des droits de succession aux employés et aussi pour qu'il y ait de véritables appels d'offres ouverts au lieu d'une compagnie mère qui enregistre une nouvelle compagnie avec une liste de conseil d'administration et des actions à 20\$, une demi-douzaine de directeurs et aucun actif, aucun moyen visible de soutien et cette nouvelle compagnie obtient le contrat?

J'essaie d'être utile, Monsieur le Ministre. Il me semble que vous laissez la porte ouverte à beaucoup d'ennuis. On rabaisse le véritable système d'appels d'offres ouvert et c'est également catastrophique pour les employés, qu'ils soient syndiqués ou non, car tous les gains accumulés au cours des années peuvent être effacés à cause d'un nouveau patron ou parce qu'ils n'ont pas été mutés sous la nouvelle direction.

Il me semble que le système en place est assez déplorable. Je ne doute pas une minute que vous ayez hérité de cette chose-là.

[Texte]

**The Chairman:** Do you want to pose your question?

**Mr. Benjamin:** Will you put out a policy directive and ensure that things happen on the points I made, similar to the American regulations and legislation?

**Mr. Mazankowski:** I always appreciate Mr. Benjamin's helpfulness. Sometimes he is aggressively helpful and other times he is just moderately helpful.

**Mr. Benjamin:** Not even very helpful?

**Mr. Mazankowski:** And then there are other times. I think Mr. Benjamin is quite well aware of my desire to uphold the integrity of the tendering system and competitive bidding. It goes to the very heart of the way we do business in Transport Canada and in government.

On the particular point he raises, this is a rather complicated issue. First, it is governed by provincial codes, and my understanding is that the contracting is done through the airlines.

Mr. Douglas, who is more familiar with it than I am, might be able to add something to that. I am not sure I want to go any further, but at this time I would certainly be prepared to look into some of the points Mr. Benjamin has raised. But for the time being I think that is all I can say.

**Mr. Douglas,** do you have anything further to add?

**Mr. Douglas:** Essentially this is an opportunity for the airlines to get together and devise some equitable way in which they can participate in the the bulk handling of fuel, at the preferred rates they would so enjoy, rather than handling it themselves. So they have this consortium which is the group of airlines acting together in their own best interest how to share equitably in the opportunity for being refuelled. So they have their own tendering process for the supply of that fuel and Transport Canada does not participate in that actual fuel tender process.

The extent to which we will be involved will be in the leasing of a reasonable amount of land for that fuel company to conduct its technical operations, be it for the actual supply of fuel through bowlers or through the provision of land for the operation of the vehicles.

**Mr. Mazankowski:** And we get a fee.

**Mr. Douglas:** We would get a modest through-put charge.

**Mr. Benjamin:** This is another thing, and we have raised this before. Who the hell is in charge? You have clubby little arrangements between airlines, one parent company with four subsidiaries that can get manufactured overnight—with a new name and a new board of directors—and move in and take over a new tender, and it is not open.

[Traduction]

**Le président:** Voulez-vous poser votre question?

**M. Benjamin:** Voulez-vous établir une nouvelle directive et vous assurer que les choses se produisent pour les points que j'ai soulevés, à la manière des règlements et de la législation des Etats-Unis?

**M. Mazankowski:** J'apprécie toujours l'obligeance de M. Benjamin. Quelquefois, il est agressivement obligeant et d'autres fois il est tout juste modérément obligeant.

**M. Benjamin:** Pas même très obligeant?

**M. Mazankowski:** Et il y a encore d'autres fois. Je pense que M. Benjamin est conscient de mon désir de maintenir l'intégrité du système d'appels d'offres ouvert. C'est au coeur même de la façon dont nous conduisons nos affaires à Transports Canada et au gouvernement.

Quant au point particulier qu'il soulève, il s'agit là d'une question assez compliquée. Tout d'abord, cette question est régie par les codes provinciaux et, d'après ce que j'en sais, les contrats sont passés par les lignes aériennes.

M. Douglas, qui est plus au courant que je ne le suis, pourra peut-être ajouter quelque chose à cela. Je ne suis pas sûr que je veuille aller plus loin, mais pour l'instant je serai certainement prêt à étudier quelques-uns des points de M. Benjamin. Mais, c'est tout ce que je peux dire pour l'instant.

**M. Douglas,** avez-vous quelque chose à ajouter?

**M. Douglas:** C'est essentiellement l'occasion pour les lignes aériennes de se réunir et d'établir une façon équitable de participer à la manutention en vrac du carburant, aux taux préférentiels dont elles jouiront, plutôt que de faire la manutention elles-mêmes. Il y a donc ce consortium qui représente un groupe de lignes aériennes travaillant ensemble, dans leurs meilleurs intérêts, sur la façon de partager équitablement les possibilités d'avitaillement. Ces compagnies ont donc leur propre processus d'appel d'offres pour l'alimentation en carburant et Transports Canada ne participe pas à ce processus.

Nous participerons dans la mesure où nous louerons à cette compagnie de carburant une quantité raisonnable de terrain pour qu'elle mène ses opérations techniques, que ce soit pour le véritable approvisionnement en carburant au moyen d'avitailleurs ou de terrains fournis pour l'exploitation des véhicules.

**M. Mazankowski:** Et nous obtiendrons des droits.

**M. Douglas:** Nous obtiendrons un prix forfaitaire modique.

**M. Benjamin:** C'est encore une autre chose et nous avons soulevé cette question auparavant. Qui est vraiment responsable? Vous avez de petits arrangements exclusifs entre les lignes aériennes, une compagnie mère qui a quatre filiales qui peuvent être constituées en l'espace d'une nuit—avec un nouveau nom et un nouveau conseil d'administration—et cette compagnie peut mettre la main sur une nouvelle offre, et ce n'est même pas ouvert au public.

As for federal policy in the United States, it does not matter whether that airport is federally owned, municipally owned,

Quant à la politique fédérale aux Etats-Unis, il importe peu que l'aéroport soit la propriété du gouvernement fédéral, du



[Text]

state owned or privately owned. They have a policy and a law that says the public good shall be kept in mind regarding contracts, including wages and working conditions and everything else. Here we sit with all this hanky-panky that is going on between these overnight operators.

**The Chairman:** Do you want to comment on that, Mr. Minister? That is your last comment on this round, Mr. Benjamin.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I can take it from the comments of Mr. Benjamin that he is going to be an ardent supporter of a new airport management structure that we come up with, because it really conforms to all the things he has said: more local involvement, greater freedom and greater ability to do your own thing. I welcome your comments and—

**Mr. Benjamin:** But this would limit their freedom, Mr. Minister.

**Mr. Mazankowski:** —I will be looking forward to your support when we bring forth that package. Thank you very much. You have come a long way.

**The Chairman:** We will all be interested in that. That is fine, Mr. Benjamin, at this stage. Mr. Gray.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Minister, I go back to the first question that was asked to you. I appreciate the comment you made that there seems to be a feeling—and far be it from me to make partisan politics on this non-partisan committee—from the Official Opposition that if there is not a card-carrying Liberal appointed to something in transport then the person is not competent.

I happen to be one of those naive new politicians that happen to believe there are other people out there, regardless of the cards they carry or do not carry, who are also competent. If I go to the transportation system for my area—and I have had the opportunity to travel across the country a couple of times—I know that people who have been left out in the cold for 25 years are competent because they have been looking from the wings.

Regardless, Mr. Chairman, I will come to my question. I think the Minister has recognized, with our travel and *Freedom to Move*, that transportation is a key to regional economic development.

I want to go back to clause 4 in Bill C-75. Mr. Minister, I will ask you your opinion because, as you are aware, we have on our agenda in the Transport committee to look into the St. Lawrence Seaway. I commend you, sir, on the fact that you are ready to consult on clause 4.

Do you feel, with the consultation that will be held—and I ask you not to make a final decision on it—that in any way, with the \$20 million that will be imposed on whoever is going to do the paying, it will be to the detriment of the transporta-

[Translation]

gouvernement municipal, de l'Etat ou du secteur privé. Ils ont une politique et une loi voulant qu'il soit toujours tenu compte du bien public pour ce qui a trait aux contrats, y compris les salaires, les conditions de travail et bien d'autres choses. Ici, nous sommes inactifs devant toutes ces entourloupettes entre ces opérateurs instantanés.

**Le président:** Voulez-vous faire des remarques à ce sujet, monsieur le ministre? C'est votre dernier commentaire pour cette série, monsieur Benjamin.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je peux voir d'après les commentaires de M. Benjamin qu'il va être un ardent partisan de la nouvelle structure de gestion des aéroports que nous allons mettre en place car cette structure se conforme véritablement à toutes les choses qu'il a dites: davantage de participation locale, beaucoup plus de liberté et une plus grande capacité d'autonomie. Je vous remercie de vos commentaires et . . .

**M. Benjamin:** Mais cela limiterait leur liberté, monsieur le ministre.

**M. Mazankowski:** . . . j'attendrai avec impatience votre appui lorsque nous mettrons ce système en place. Je vous remercie beaucoup. Vous avez fait du chemin.

**Le président:** Nous sommes tous intéressés à cela. C'est bien, M. Benjamin, à ce stade. Monsieur Gray.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Je vous remercie, monsieur le président. Monsieur le ministre, je reviens à la première question qui vous a été posée. J'apprécie le commentaire que vous avez fait sur le sentiment qu'il semble y avoir dans l'opposition officielle—et loin de moi l'idée de faire de la politique partisane dans ce comité non partisan—que si ce n'est pas un véritable libéral, avec sa carte de parti, qui est nommé à quelque chose dans les transports, c'est que la personne n'est pas compétente.

Il se trouve que je suis l'un de ces nouveaux hommes politiques naïfs qui aiment à croire qu'il y a d'autres personnes là-bas, quelle que soit la carte de parti qu'elles ont ou qu'elles n'ont pas, qui sont également compétentes. Si je vois le système de transports de mon secteur—et j'ai eu l'occasion de voyager dans tout le pays plusieurs fois—je sais que les gens qui ont été laissés au froid pendant 25 ans sont compétents parce qu'ils ont tout regardé des coulisses.

Peu importe, monsieur le président, j'en viens à ma question. Je pense que le Ministre a reconnu, avec notre voyage et «Aller sans entraves», que le transport est la clé du développement économique régional.

Je veux revenir à la clause 4 de la loi C-75. Monsieur le ministre je vous demande votre opinion car, comme vous le savez, nous avons à l'ordre du jour du Comité des transports la question de la voie maritime du Saint-Laurent. Je vous félicite, Monsieur, d'être prêt à faire des consultations sur la clause 4.

Estimez-vous, avec la consultation qui sera tenue—et je vous demande de ne pas prendre une décision finale à ce sujet—que d'une façon ou de l'autre avec les 20 millions de dollars qui seront imposés à celui qui doit en assurer le règlement, ce sera

[Texte]

tion and the work that is being done in the St. Lawrence Seaway system?

**Mr. Mazankowski:** I hope it would be to the advantage, because in order to maintain that international artery, we will have to make some improvements and we will have to do a better marketing job, and all these things cost money. Now that we are in a period of decline, I think it is going to require the efforts of all governments and industry pulling together, putting together a good marketing plan, ensuring that the integrity of the system is sound, ensuring that we do not experience any further unforeseen breakdowns as we have had in the past.

We are going through a very comprehensive evaluation of the whole system. The \$30 million that was originally to be directed from the St. Lawrence Seaway to the federal government treasury in assisting the deficit reduction exercise has been deferred; it is not happening. So the government recognizes the precariousness of the seaway system. We are going to be working very diligently at trying to enhance it in every way possible.

Again, it is an alarmist, erroneous assumption that it is going to cripple the seaway further. I would say it is going to help the seaway, because it is going to provide some continuing life and continuing support for it to provide for a stable and long-term future.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Mr. Minister, being a Member of Parliament from Quebec, with the consultation that will take place on clause 4, will the principal people involved in the province of Quebec ill be fully consulted and have their direct input on the final decision that will be made?

• 1315

**Mr. Mazankowski:** Well, of course, because there are balances that have to be struck. Any imposition of charges in one area that may distort the competitive advantage of a port facility in another area clearly has to be weighed. That is why it is going to be a very open consultative process. All the players are going to be part of the action. But what we are after is fairness and equity; and reasonableness.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I join with others in welcoming the Minister before our committee today.

I want to ask the Minister about a matter that I have raised a number of times in the House and that I have had the opportunity to speak to the Minister about privately a number of times over the last six or seven months. It is the whole question of the future of the Newfoundland railway. The Minister knows this item in my province has been bubbling up and has been on the front burner since September 1985. I think the Minister has some empathy for the climate of indecision in which the 800 employees in the railroad have been living, not knowing what the future will bring. He knows—I have told him privately—that it has reached the stage where employees have told me that the indecision, the

[Traduction]

au détriment du transport et du travail qui est effectué sur le système de la voie maritime du Saint-Laurent?

**M. Mazankowski:** J'espère que ce sera à leur avantage, car pour maintenir cette artère internationale, nous devrons apporter des améliorations et faire un meilleur travail de commercialisation et toutes ces choses coûtent de l'argent. Maintenant que l'économie est à la baisse, je pense qu'il va falloir unir les efforts de tous les gouvernements et des entreprises, arrêter un plan de commercialisation, assurer l'intégralité du système et s'assurer que nous n'aurons pas à faire face à des défaillances imprévues comme c'est arrivé par le passé.

Nous sommes en train de faire une évaluation très approfondie de tout le système. Les 30 millions de dollars qui devaient à l'origine être retirés de la voie maritime du Saint-Laurent pour être versés au trésor du gouvernement fédéral afin d'aider à réduire le déficit n'ont pas été transférés; le virement ne se fait pas. Ainsi le gouvernement reconnaît l'état précaire du système de la Voie maritime. Nous allons travailler de façon très diligente à améliorer ce système de toutes les manières possibles.

C'est encore une vue alarmiste et erronée de croire que cela va paralyser davantage la Voie maritime. Je dirais que cela va aider la Voie maritime, car il y aura ainsi une certaine vitalité et un soutien continu qui lui assureront un avenir stable et à long terme.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Monsieur le ministre, comme je suis député pour le Québec, avec la consultation qui aura lieu sur la clause 4, les gens principalement concernés dans la province de Québec seront-ils entièrement consultés et auront-ils leur mot à dire dans la décision finale qui sera prise?

**M. Mazankowski:** Bien entendu, car il y a un équilibre à atteindre. Toute imposition de frais dans un secteur qui pourrait altérer l'avantage concurrentiel de l'installation portuaire dans un autre secteur doit clairement être pesée. C'est pourquoi nous allons avoir un processus consultatif très ouvert. Tous les joueurs participeront à l'action. Mais ce que nous voulons, c'est surtout de la justice et de l'équité et une situation raisonnable.

**M. Tobin:** Monsieur le président, je me joins aux autres membres du Comité pour souhaiter la bienvenue au ministre.

J'aimerais poser au ministre une question que j'ai soulevée un certain nombre de fois à la Chambre dont j'ai pu parler avec le ministre en privé plusieurs fois au cours des six ou sept derniers mois. C'est toute la question de l'avenir des chemins de fer de Terre-Neuve. Le ministre sait que c'est un point épineux dans ma province et que cette question est à l'avant-scène depuis septembre 1985. Je pense que le ministre a une certaine empathie pour le climat d'indécision dans lequel vivent les 800 employés des chemins de fer car ils ne savent pas ce que l'avenir leur réserve. Le ministre sait—je le lui ai dit en privé—que les employés ont atteint un point où l'indécision, l'incertitude déchirante au sujet de l'avenir, est telle qu'ils



*[Text]*

gut-wrenching uncertainty about the future, is at a stage where they would rather have a decision, any bloody decision, at this point than to go on not knowing what their future is going to be.

I wrote the Minister back in March, suggesting to him that he might convene a transportation policy conference in Newfoundland to discuss things such as the railway; and if there are other alternatives the Minister or the provincial government or anybody wants to put to a railway, let us hear them. Let us vent them before we make a decision. I also included in that letter the question of the future of Air Canada's international operations in Gander. Since that time there has been a decision on Gander.

I am not going to fight the battles of yesterday; but on the railroad there has not been a decision. I wonder if the Minister could give us some sense of where that whole issue is, what kind of time frame we are looking at.

**Mr. Mazankowski:** I appreciate the hon. member's remarks. He is right in saying I have empathy for the climate of indecision, and I regret that very much. On the other hand, we want to make the right decision, we want to look at all possible options; and that is precisely what we are doing at this very present time. But I would hope we would be in a position to have at least a definitive choice of options within the next month or so.

I know I have said this before, Mr. Chairman, but I think we are reasonably close to that. I think it is fair to say that we are dealing, we are having discussions, with the Government of Newfoundland about this issue—and that is not to preclude anyone else—but I think it is important that we deal on a government-to-government basis and then embark upon the fuller consultation beyond that. But that would be the process I would envision.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, that answer by the Minister is useful, and I am glad the Minister acknowledged—so I will not make any smart-alec comments—that we have heard on a number of occasions, hopefully within weeks, at one point not even months, as long as several months ago that a decision would be forthcoming. I recognize as well that it takes two parties to make up their minds, and the Minister is not alone on this one.

But I want to say to him, and I say to him in all sincerity, I would seek his assurance, his commitment, if he can give that, that prior to any definitive action being taken on the railway whatever package is being negotiated will be put in an appropriate forum before appropriate interest groups in the province of Newfoundland for some debate and some discussion. I will tell him one of my concerns—and I say this to him in all sincerity; I will not be partisan about this—is that if a decision is to be made that the railway is to go, whatever the views of a whole diverse range of interests in Newfoundland, there is a hell of a concern in the province that a bag of money will materialize in exchange for loss of the railway and that this bag of money is spent over a short period of time in exchange for a permanent service called a railway and permanent payroll and jobs, and then four or five years down

*[Translation]*

préféreraient avoir une décision, n'importe laquelle, plutôt que de continuer comme cela sans savoir où ils vont.

J'ai écrit au ministre en mars, et je lui ai suggéré de réunir une conférence sur les politiques de transports à Terre-Neuve afin de traiter d'articles comme ceux des chemins de fer; et s'il y a d'autres solutions que le ministre ou le gouvernement provincial ou n'importe qui d'autre veut proposer pour les chemins de fer, écoutons-les. Discutons-en avant de prendre une décision. J'ai également soulevé dans cette lettre la question de l'avenir des opérations internationales d'Air Canada à Gander. Depuis ce temps-là, une décision a été prise au sujet de Gander.

Je ne vais pas livrer les batailles d'hier; mais il n'y a pas eu de décisions sur les chemins de fer. Je me demande si le ministre pourrait nous donner une idée de la situation et de l'intervalle de temps envisagé.

**M. Mazankowski:** J'apprécie les remarques de l'honorable membre. Il a raison en disant que j'ai de l'empathie pour le climat d'indécision et je déplore cette situation. Mais, nous voulons aussi prendre la bonne décision, nous voulons envisager toutes les options; et c'est précisément ce que nous faisons en ce moment-même. J'espère avoir au moins un choix définitif d'options le mois prochain, ou à peu près.

Je reconnais avoir déjà dit cela, monsieur le président, mais je pense que nous sommes tout prêts d'y arriver. Il est juste de dire que nous traitons, nous avons des entretiens, avec le gouvernement de Terre-Neuve à ce sujet—et nous ne voulons exclure personne—mais je pense qu'il est important de traiter avec un seul gouvernement à la fois pour nous former ensuite à une opinion plus complète. C'est le processus que j'envisage.

**M. Tobin:** Monsieur le président, la réponse du ministre est utile et je suis heureux que le ministre ait reconnu—je ne ferais donc pas de remarques méchantes—que nous l'avons entendu dire un certain nombre de fois et il y a plusieurs mois déjà qu'une décision serait prise dans les semaines qui suivraient et à un certain moment il ne s'agissait même pas de mois. Je reconnais que les deux parties doivent s'entendre et que le ministre n'est pas seul à prendre la décision.

Mais j'aimerais lui dire, et lui dire en toute sincérité, que je recherche la garantie, l'engagement, s'il peut nous donner cela, qu'avant de prendre des mesures définitives sur les chemins de fer, le projet qui est négocié sera présenté à un forum approprié, devant les groupes d'intérêts concernés de la province de Terre-Neuve, et que ce projet fasse l'objet de débats. Je lui dirai l'une de mes préoccupations—et je lui dis en toute sincérité; je ne serai pas partisan dans ce cas—si la décision est prise de mettre un terme aux chemins de fer, quelles que soient les idées des divers groupes d'intérêts à Terre-Neuve. On craint énormément dans la province qu'un sac d'argent ne se matérialise en échange de la perte des chemins de fer et que ce sac d'argent ne soit dépensé du jour au lendemain; on aura perdu entre temps un service permanent appelé chemin de fer et des emplois permanents; puis, quatre ou cinq ans plus tard,

[Texte]

the road the money is gone, the railroad is gone and certain advantages that Newfoundland now enjoys are permanently removed for a short-term spending spree.

• 1320

So I ask the Minister to give some assurance to everybody who is concerned about long-term transportation modes, what they are going to be, long-term benefits to the province, permanent benefits, that no deal will be cast in stone until such time as some form—and I recommended one in particular to you in a letter—be brought to bear on a choice of options before final decisions are made.

**Mr. Mazankowski:** I am not out to blackmail anybody, as the hon. member was alleged to have said in a newspaper article here recently. I want that to be very clear. We are—

**Mr. Tobin:** I am sorry; I do not know what you are referring to.

**Mr. Mazankowski:** There was a headline that suggested that Newfoundlanders will not stand for the blackmail of a bundle of money to support the highway system and lose the railway. You may have been in—

**Mr. Tobin:** It was not my—

**Mr. Mazankowski:** I am glad to hear that because my confidence in my hon. friend has been restored.

**Mr. Tobin:** I am seeking some general information, some assurances.

**Mr. Mazankowski:** I am misquoted from time to time as well.

We are diligently looking at all the options within the fiscal framework we have to function under. I think he is talking about consultation in the event that a decision should be made to mothball or disband the railway. Surely there would have to be extensive consultation with the communities involved, the workers, the shippers. I would have to address—

**Mr. Tobin:** Before a deal was made permanent.

**Mr. Mazankowski:** —the social and economic dislocation. Yes, there would be. But that is assuming that we are going that route. That decision has not been taken. That is for sure.

**Mr. Tobin:** Does the Minister regard—and this is it, Mr. Chairman; I appreciate the tolerance of the committee, but it is an important issue—that the Government of Canada has a constitutional obligation to provide for the operation and the cost of the operation of the railroad in Newfoundland? If the Minister does regard that as the case, would the government in advance of making any economic deal with Newfoundland be requesting of the Province of Newfoundland a motion of the Newfoundland Legislature—I suppose, on the other hand, a motion of the House as well under the amending formula provided—that would remove that constitutional obligation?

[Traduction]

l'argent aura disparu, les chemins de fer n'existeront plus et certains avantages dont Terre-Neuve jouit actuellement auront disparu de façon permanente à cause d'une frénésie de dépenses à court terme.

Je demande donc au Ministre de donner une certaine garantie, à toutes les personnes qui s'intéressent aux modes de transport à long terme, à ce qu'ils vont être, aux avantages à long terme dont jouiraient les provinces, aux avantages permanents, qu'aucun traité ne sera coulé dans le béton jusqu'à ce qu'une formule—et j'en recommande une en particulier dans une lettre—soit appliquée à un choix d'options avant que les décisions finales soient prises.

**M. Mazankowski:** Je ne suis pas là pour faire du chantage à qui que ce soit, comme l'honorable député l'a prétendu dans un article de journal récemment. Je veux que ce soit très clair. Nous sommes . . .

**M. Tobin:** Je suis désolé; je ne sais pas de quoi vous parlez.

**M. Mazankowski:** Il y a eu une manchette où l'on disait que les gens de Terre-Neuve n'accepteraient pas le chantage d'une liasse d'argent pour appuyer le réseau d'autoroutes et perdre les chemins de fer. Vous avez pu être dans . . .

**M. Tobin:** Ce n'était pas ma . . .

**M. Mazankowski:** Je suis heureux d'entendre cela car la confiance que j'avais en mon honorable ami en est restaurée.

**M. Tobin:** Je recherche des renseignements, des garanties.

**M. Mazankowski:** J'ai été mal cité de temps en temps également.

Nous étudions de façon diligente toutes les options dans le cadre fiscal dans lequel nous fonctionnons. Je pense qu'il parle de consultation dans le cas où une décision devrait être prise pour mettre de côté ou démanteler les chemins de fer. Bien entendu, il devrait y avoir des consultations étendues avec les communautés intéressées, les travailleurs, les expéditeurs. Je vais devoir tenir compte . . .

**M. Tobin:** Avant une entente permanente.

**M. Mazankowski:** . . . des bouleversements socio-économiques. Oui, il y en aura. Mais c'est en supposant que nous allons suivre cette voie. Cette décision n'a pas été prise. Ce fait est certain.

**M. Tobin:** Est-ce que le Ministre considère—et c'est tout, monsieur le président; j'apprécie la tolérance du comité, mais c'est une question importante—que le gouvernement du Canada a l'obligation constitutionnelle d'assurer l'exploitation et les frais d'exploitation des chemins de fer de Terre-Neuve? Si le Ministre considère que tel est le cas, est-ce que le gouvernement pourrait, avant de passer une entente économique avec Terre-Neuve, demander à la province de Terre-Neuve une motion de la législature de Terre-Neuve—et une motion de la Chambre également selon la formule d'amende-



[Text]

I ask the question because half a dozen key items are guaranteed to Newfoundland as part of our terms of union with Canada, and if we are to proceed on this particular venture, ignoring the obligation of the terms of union for the railroad, then we are also saying that other matters that are guaranteed under the terms of union, at least in this action, are not constitutionally guaranteed as well. There is a very important constitutional question here.

**Mr. Mazankowski:** I am not a constitutional expert, nor am I a legal scholar, and I think there are two schools of opinion on the particular point the hon. member has raised. I would not comment any further than that. Suffice it to say that Newfoundland is a province in Confederation and it has to be treated fairly and equitably, and—

**Mr. Tobin:** There are particular terms.

**Mr. Mazankowski:** —if Canada does not have a legal obligation then it surely has a moral obligation.

**The Chairman:** It certainly was an interesting five-second question because it will be lucky if it is going to be a five-hour judgment whenever it is finally resolved, most likely.

I have Mr. Dantzer, Mr. Clifford, Mr. Taylor, and then the second round.

**An hon. member:** Mr. Angus wants on the first round.

**The Chairman:** I am just telling you who I have at the moment. I see Mr. Angus came in. Mr. Dantzer.

**Mr. Dantzer:** Mr. Clifford has one short question. I would like him to go ahead of me.

**The Chairman:** Fine. Mr. Clifford.

**Mr. Clifford:** Mr. Minister, I am certainly glad that you are here today. Could you comment about the Canadian Coast Guard? I have had several inquiries from young people and I am excited when I read the estimates to see the \$17.2 million intended to meet the future demands of the Canadian Coast Guard. I want to assure you, Mr. Minister, the profile of the Canadian Coast Guard has risen among young Canadians and they see this noble service as being a potential for their vocation.

Would this expansion enable the young Canadians from central Canada and indeed from western Canada to get an opportunity to learn about the sea and be able to serve at sea? Do you see this expansion as going that way to be an outlet for these kinds of Canadians?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, Mr. Clifford, I would love to comment. I could go on for hours about my love and respect and enthusiasm for the Canadian Coast Guard, because it is an institution that I think has not been suf-

[Translation]

ment fournie—qui annulerait cette obligation constitutionnelle?

Je pose la question parce qu'une demi-douzaine d'articles clés sont garantis à Terre-Neuve comme partie intégrante des termes de l'union avec le Canada et, si nous voulons nous lancer dans cette entreprise particulière, en ne tenant pas compte de l'obligation des termes de l'union dans le cas des chemins de fer, nous disons donc que d'autres questions qui sont garanties selon les termes de l'union, du moins dans cette action, ne sont pas non plus garantis sur le plan constitutionnel. Il s'agit-là d'une très importante question constitutionnelle.

**M. Mazankowski:** Je ne suis pas un expert en droit constitutionnel ni un spécialiste en droit juridique et je crois qu'il y a deux écoles de pensée sur le point particulier que l'honorable membre a soulevé. Je ne ferai pas d'autres commentaires à ce sujet. Qu'il me suffise de dire que Terre-Neuve est une province de la Confédération et elle doit être traitée de manière juste et équitable et...

**M. Tobin:** Il y a des termes particuliers.

**M. Mazankowski:** ... si le Canada n'a pas d'obligation légale, il a sûrement une obligation morale.

**Le président:** Voilà une question de cinq secondes qui a été intéressante et nous aurons de la chance s'il y a un jugement de cinq heures lorsqu'elle sera finalement résolue.

J'ai M. Dantzer, M. Clifford, M. Taylor et nous passons au deuxième tour.

**Une voix:** M. Angus veut un premier tour.

**Le président:** Je viens tout juste de vous dire qui j'ai en ce moment. Je vois que M. Angus est venu. Monsieur Dantzer.

**M. Dantzer:** M. Clifford a une courte question. J'aimerais qu'il passe avant moi.

**Le président:** Bien. Monsieur Clifford.

**M. Clifford:** Monsieur le Ministre, je suis certainement heureux que vous soyez là aujourd'hui. Pourriez-vous faire quelques commentaires au sujet de la Garde côtière canadienne? J'ai eu plusieurs demandes de la part de jeunes gens et je suis enthousiasmé lorsque je vois dans les prévisions les 17.2 millions de dollars qui doivent répondre aux besoins futures de la Garde côtière canadienne. Je peux vous assurer, monsieur le Ministre, que la popularité de la Garde côtière canadienne est à la hausse parmi les jeunes Canadiens et qu'ils voient ce noble service comme un débouché de carrière.

Est-ce que cette expansion donnera aux jeunes Canadiens du Centre du pays et même de l'Ouest du Canada la chance de mieux connaître la mer et de faire leur service en mer? Croyez-vous que cette expansion va dans le sens de ce débouché pour les Canadiens?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, monsieur Clifford, j'aimerais faire quelques observations. Je pourrais parler pendant des heures du respect que je porte à la Garde côtière canadienne et de l'intérêt qu'elle suscite chez moi; en effet,

[Texte]

ficiently well recognized in Canada. It is an institution that has a tremendous amount of professionalism, a tremendous amount of pride. It really is a unique part of Canada, and I think all Canadians who are not familiar with the role and the composition of the Coast Guard would do themselves a great service to learn more about it. In my role as Minister, and prior to that as an opposition critic, I have become very closely attached to the Canadian Coast Guard. We want to do everything we can to raise its profile and enhance it in every way, to improve its effectiveness and build on that tremendous pride and enthusiasm and esprit de corps that exists within it.

I could comment further but we have the commissioner of the Canadian Coast Guard sitting to my left, and I think he can spell it out, in more eloquent terms than I, what we have in mind, what we hope to achieve. Thank you Mr. Chairman.

**Mr. Ouellet:** I do not want to deny this gentleman the right to speak. I just want a point of clarification. Do we stop at 1.30 or do we go until 2 p.m.?

**The Chairman:** That is up to the Minister. The condition was that we get him back to the Question Period, and he has to have a briefing before Question Period, as you well know. Certainly it was the intent to adjourn at 1.30 p.m. I am trying to get everyone in and I was going to try to make sure the opposition came back with a couple more questions. That was the condition.

**Mr. Ouellet:** Is the Minister able to come back some other day?

**The Chairman:** No, the Minister is not able to come the rest of the week on estimates. It was hard enough to get him here—there were a lot of problems and I do not want to repeat all that. He is here because of his respect for the committee. That is the reason he is here in this short period after caucus, which is an unusual time, Mr. Ouellet.

In terms of estimates, this is the last occasion for the Minister. The Minister has been here before in estimates, earlier on, and he has been here many other times.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, if I may, I was slated to be here at 3.30 p.m. last Thursday. I was prepared to come but the meeting was cancelled. I think that should—

**An hon. member:** I would like to know why.

**Mr. Benjamin:** I do not know why either.

**The Chairman:** There is an element of confusion about that, Minister, Mr. Ouellet and Mr. Benjamin. We held a steering committee meeting on Thursday and anyway, we can—

**An hon. member:** You could have done that at 6 p.m.

**The Chairman:** We can talk about that for the next three or four or five minutes. Let us talk about last Thursday. Let us talk about the whole thing. There was definitely confusion. There was no meeting called. I happen to be the chairman and

[Traduction]

j'estime que c'est un organisme qui n'est pas apprécié à sa juste valeur au Canada. Unique en son genre, il est animé d'une grande fierté et fait constamment preuve de beaucoup de professionnalisme; je pense que tous les Canadiens peu familiarisés avec la Garde côtière et avec le rôle qu'elle est appelée à jouer au pays auraient grandement intérêt à se renseigner sur ce sujet. Comme ministre et ancien critique de l'opposition, j'y suis devenu très attaché. Nous ferons tout notre possible pour faire mieux connaître cet organisme, et pour l'améliorer et le rendre plus efficace en faisant appel à la fierté, à l'enthousiasme et à l'esprit de groupe qui y règnent.

Je pourrais continuer ainsi mais je préfère laisser la parole au commissaire de la Garde côtière canadienne, assis à ma gauche; je pense qu'il pourra vous décrire en des termes plus éloquents les objectifs que nous espérons atteindre. Merci, monsieur le président.

**M. Ouellet:** Avant de laisser la parole au commissaire, j'aimerais que nous décidions si nous nous arrêterons à 13h30 ou si nous poursuivrons jusqu'à 14h00.

**Le président:** C'est au ministre d'en décider. Nous avons l'intention d'assister à la période des questions, avant quoi le ministre doit assister à une séance d'information, comme vous le savez. Mais nous avons certainement l'intention d'ajourner à 13h30. J'essaie de réunir tout le monde et je comptais tenter de m'assurer que l'opposition aurait quelques questions à nous poser au retour.

**M. Ouellet:** Le ministre peut-il revenir un autre jour?

**Le président:** Non, on ne prévoit pas que le ministre puisse revenir cette semaine pour discuter des prévisions. Il a été suffisamment difficile d'obtenir de lui qu'il vienne—nous avons eu beaucoup de problèmes et je ne veux pas recommencer. Sa présence ici témoigne du respect qu'il porte au comité. C'est la raison pour laquelle il a accepté de venir pendant la courte période qui suit le caucus, à un moment plutôt inhabituel, monsieur Ouellet.

C'est la dernière fois que le ministre peut discuter des prévisions. Il est déjà venu en parler plus tôt, et a souvent assisté aux réunions du comité.

**M. Mazankowski:** Si vous le permettez, monsieur le président, je devais venir à 15h30 jeudi dernier. J'étais prêt à le faire mais la réunion a été annulée. Je pense . . .

**Une voix:** Je voudrais savoir pourquoi.

**M. Benjamin:** Je ne sais pas pourquoi non plus.

**Le président:** Il règne une certaine confusion à ce sujet, monsieur le ministre, monsieur Ouellet et M. Benjamin. Nous avons tenu une réunion du comité directeur jeudi, et pouvons . . .

**Une voix:** Vous auriez pu le faire à 18h00.

**Le président:** Nous pourrions en parler pendant les trois, quatre ou cinq minutes. Parlons de jeudi dernier. Parlons de toute l'affaire. Il règne certainement une certaine confusion. Aucune réunion n'a été convoquée. En tant que président, je



[Text]

there was no meeting . . . order went out to have the Minister appear here Thursday.

He came today because I went to him yesterday. We all have a little egg on our faces. And the committee was going to have egg on its face if he did not come today. No one is happy. How long can you stay, Mr. Minister? The condition was that you could come from 12.30 p.m. to 1.30 p.m. You were 10 minutes late, and I know you came from an important meeting. But it would help the members if they could get a couple of more questions in. You could leave at 1.45 p.m.

**Mr. Mazankowski:** I will stay as long as the questions are interesting, but we can go for ten minutes beyond I suppose.

**The Chairman:** Okay. We will try to get out of here by 1.45 p.m.

**Mr. Mazankowski:** Well, 1.40 p.m.

**The Chairman:** Okay, 1.40 p.m.

You have your love of the Coast Guard, have you not, Mr. Minister?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I wanted Mr. Quail to respond because—

**The Chairman:** Mr. Quail, would you reply fairly . . . The Minister gave a very eloquent reply to that very interesting question.

**Mr. Ran Quail (Assistant Deputy Minister, Marine, Department of Transport Canada):** Mr. Clifford, in terms of the intake to the Coast Guard college, in terms of young Canadians, representations from all parts of the country presently do attend the college. They are not simply from the Maritimes or just the west coast. You will see people from every province in the country graduating and becoming members of the Coast Guard across the country.

**Mr. Benjamin:** Sea cadets in Regina?

**Mr. Quail:** I cannot be specific on who is graduating this year at this point. The graduation is June 7 and we will have a large graduating class of about 58 students, who I think will represent the interest of the country. We look forward to having them join the Coast Guard. We are thinking of expanding the program from a three-year to a four-year program.

**Mr. Clifford:** Thank you. I have just one short one for the Minister.

**The Chairman:** No, your five minutes is over.

**Mr. Clifford:** Oh, I do not think so.

**The Chairman:** Mr. Taylor.

**Mr. Dantzer:** No, no, wait a minute—

[Translation]

puis vous l'affirmer . . . Nous avons demandé au ministre d'assister à la réunion de jeudi.

Si le ministre est ici aujourd'hui, c'est parce que je suis allé le voir hier soir. Nous nous sommes tous quelque peu couverts de ridicule, et le Comité se serait trouvé dans cette même situation si le ministre n'avait pas assisté à la réunion d'aujourd'hui. Personne n'est content. Combien de temps pouvez-vous rester, monsieur le ministre? Il avait été prévu que vous resteriez de 12h30 à 13h30. Vous êtes arrivé 10 minutes en retard et je sais que vous sortiez d'une réunion importante. Mais si les membres pouvaient vous poser quelques autres questions, cela les aiderait beaucoup. Vous pourriez partir à 13h45.

**M. Mazankowski:** Je resterai aussi longtemps que les questions seront intéressantes; je pense bien que nous pouvons prolonger la séance de 10 minutes.

**Le président:** Très bien. Nous tenterons de terminer à 13h45.

**M. Mazankowski:** Disons 13h40.

**Le président:** Très bien, 13h40.

Vous portez beaucoup d'estime à la Garde côtière canadienne, n'est-ce pas, monsieur le ministre.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je tenais à ce que M. Quail réponde parce que . . .

**Le président:** Monsieur Quail, pourriez-vous répondre . . . Le ministre a donné une réponse très éloquente à cette question, très intéressante d'ailleurs.

**M. Ran Quail (sous-ministre adjoint, administration maritime, Transports Canada):** Monsieur Clifford, les jeunes Canadiens qui fréquentent actuellement le collège de la Garde côtière canadienne représentent toutes les parties du pays, non seulement les Maritimes et la Côte ouest. Des gens de toutes les provinces y obtiennent leur diplôme et deviennent membres de la Garde côtière.

**M. Benjamin:** Des cadets de la marine à Régina?

**M. Quail:** Je ne sais pas encore exactement de quelle province sont les diplômés de cette année. La remise des diplômes aura lieu le 7 juin; la classe compte environ 58 étudiants de toutes les parties du pays. Nous sommes heureux de les accueillir au sein de la Garde côtière canadienne. Nous réfléchissons à la possibilité de prolonger le programme sur une période de trois ou quatre ans.

**M. Clifford:** Merci. J'aimerais poser une dernière question au ministre.

**Le président:** Non, les cinq minutes qui vous étaient réservées sont terminées.

**M. Clifford:** Non, je ne pense pas.

**Le président:** Monsieur Taylor.

**M. Dantzer:** Non, non, attendez une minute . . .

[Texte]

[Traduction]

• 1330

**The Chairman:** We are on a five-minute roll here.

**Mr. Dantzer:** I have not had my question. We reversed order, and you agreed to that.

**The Chairman:** Okay. Then you have your question.

**Mr. Dantzer:** Thank you. You are rushing ahead.

**The Chairman:** Of course we are.

**Mr. Dantzer:** I have a couple of questions. As you know, this committee was travelling in the north. We were in Rankin Inlet, and an issue that I had never heard of before came up. And that issue was, why were the Inuit and native people not flying their own airlines out there? Is this part of your jurisdiction to encourage the Inuit to become pilots and fly, or is that Indian Affairs?

**Mr. Mazankowski:** If it is Indian Affairs jurisdiction, I would certainly be a strong proponent and a supporter of that, and a supporter of the Indian and Inuit getting involved in business.

I think the privatization of the NTCL was a clear example of how northerners could take charge of their own destiny. I do believe there are—is there not one or two airlines that are contemplated?

**The Chairman:** There is one already in operation.

**Mr. Mazankowski:** But there is increasing interest from the Indian and Inuit community to become more involved in the aviation business. It certainly will have my support and full endorsement.

**Mr. Dantzer:** There are no specific programs to encourage Inuit to . . . ?

**Mr. Mazankowski:** Not that I am aware of, and I am not sure whether they are asking for it. I think they just want equal treatment, and we will certainly give them that.

**Mr. Dantzer:** Second question, which again is not related to the last. During these tours across the country on *Freedom to Move*, we talked mostly to fixed-wing aircraft people. We had representations from two helicopter pilots. Completely different kinds of representation, very, very strongly opposed to deregulation. They wanted more regulation. We do not think we have enough information, because we had only two points of view. Has your department had many representations from this group?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, yes we have. We have had a number of representations, and of course, a few things with the helicopter business. They were affected more by the recession than perhaps the fixed-wing operators because of the kind of work they were doing. They were concerned about that. They felt they needed some time. Second, they were concerned that the proliferation of a small number of operators may have an impact upon the safety of the operation.

**Le président:** Nous avons prévu d'accorder cinq minutes à chacun.

**M. Dantzer:** Je n'ai pas posé ma question. Nous avons inversé l'ordre, ce que vous aviez accepté.

**Le président:** Très bien. Posez votre question.

**M. Dantzer:** Merci. Vous allez trop vite.

**Le président:** Bien sûr.

**M. Dantzer:** J'ai quelques questions à vous poser. Comme vous le savez, le présent comité a voyagé dans le nord. Nous sommes allés à Rankin Inlet où on a parlé d'un problème qui ne m'avait jamais été posé. Pourquoi les Inuits et les Autochtones ne pilotent-ils pas leurs propres avions dans cette région? Est-ce votre rôle ou celui du ministère des Affaires indiennes d'encourager les Inuits à devenir pilotes?

**M. Mazankowski:** Cela relève du ministère des Affaires indiennes; cependant, j'accepterais volontiers d'appuyer un tel projet; de même, j'estime que les Indiens et les Inuits devraient participer plus activement aux affaires.

Je pense que la privatisation de la STNL est un bon exemple de la façon dont les habitants du Nord pourraient prendre en main leurs propres affaires. Il y a une ou deux compagnies aériennes en cause, n'est-ce pas?

**Le président:** Il y en a actuellement une en exploitation.

**M. Mazankowski:** La communauté indienne et inuit se montre de plus en plus intéressée à participer activement à ce genre d'entreprise. Je suis entièrement d'accord avec une telle attitude.

**M. Dantzer:** Il n'existe pas de programme spécifique visant à encourager les Inuits à . . . ?

**M. Mazankowski:** Pour autant que je sache, il n'en existe pas mais je ne suis pas certain que les Inuits voudraient de tels programme. Je pense qu'ils veulent simplement être traités comme les autres, ce que nous comptons certainement faire.

**M. Dantzer:** Deuxième question, qui n'est pas liée à la précédente. Lors de ces voyages à travers le pays et dans «Aller sans entraves», nous avons surtout discuté avec des pilotes d'aéronefs à voilure fixe. Deux pilotes d'hélicoptère nous ont fait part de leurs problèmes, totalement différents; tous deux sont fortement opposés à la déréglementation. Cependant, nous ne pensons pas que ces deux témoignages soient suffisants. Votre ministère a-t-il reçu les observations de ce groupe?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, nous avons reçu un certain nombre de points de vue de la part de ce groupe, dont certains des pilotes d'hélicoptère. Ces derniers ont été plus touchés par la récession que les opérateurs d'aéronefs à voilure fixe à cause du genre de travail qu'ils font, ce qui les inquiétait. Ils estimaient qu'ils devaient prendre le temps d'y penser. De plus ils craignent que l'augmentation du nombre d'opérateurs ne nuise à la sécurité dans ce domaine.



[Text]

We have taken those things into consideration, and we hope to accommodate them in a manner that will be satisfactory to them.

**Mr. Dantzer:** Thank you very much.

One final question. Estimates indicate that you are spending more on Coast Guard activities and training. Does that mean you expect in the future a large increase in Coast Guard activity and the number of boats you will have? Perhaps it is to replace people who will be retiring.

**Mr. Mazankowski:** Well, two things. There is that element, but I think with the prospect of our increased presence in the north, that will certainly have a bearing as well. We have a number of new vessels that are coming on stream now, and others further on in the future.

Clearly, if we want to preserve the integrity of our sovereignty in the north, we are going to have to have that presence up there. I guess with that in mind in the long term we are looking at an expanded role.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Dantzer. Mr. Taylor.

**Mr. Taylor:** I have a few questions on highways, but I believe highways come under the jurisdiction of Public Works, is that not right?

**Mr. Mazankowski:** Yes, generally speaking.

**Mr. Taylor:** Do you have any input into the matter of construction of highways in the Northwest Territories?

**Mr. Mazankowski:** That is Public Works, I believe. We have some input in terms of negotiating the ERDA highway subagreements. We work out the arrangements with the respective provincial Ministers of Transport. But if you are referring to roads in parks and the Alaska Highway, that comes under the aegis of Public Works.

**Mr. Taylor:** What is the policy of the Department of Transport in regard to new airfields, and I am thinking about the growing town of Strasbourg, where they have something like 40 or 50 planes, and they now want to establish an airfield? Is there any financial assistance for that?

• 1335

**Mr. Mazankowski:** Yes, there is, Mr. Chairman. We have a program called the Local Commercial Airport Development Program. If you get your town council or your flying club to make representations to us, we will certainly look into it. Usually we work out arrangements between ourselves and the provincial government and try to accommodate where we can, bearing in mind the limitation of funds.

**Mr. Taylor:** I have one other quick question. Has your appropriation this year for highway-railway separations been increased or maintained?

[Translation]

Nous avons tenu compte de leurs opinions et espérons pouvoir régler ces problèmes de façon satisfaisante.

**M. Dantzer:** Merci beaucoup.

Une dernière question. Les prévisions indiquent que vous affectez des sommes plus importantes aux activités de la Garde côtière et à la formation. Cela signifie-t-il que vous prévoyez une grande augmentation des activités de cet organisme et du nombre de bateaux mis à sa disposition? Ou s'agit-il de former les gens qui remplaceront ceux qui prendront bientôt leur retraite, peut-être?

**M. Mazankowski:** Eh bien, il y a deux raisons. Ce que vous avez dit est vrai, mais je pense que la perspective du rôle plus important que nous serons appelés à jouer dans le Nord y est également pour quelque chose. Un certain nombre de nouveaux bateaux nous seront livrés sous peu et d'autres sont prévus pour le futur.

Il est clair que si nous voulons conserver l'intégrité de notre souveraineté dans le Nord, nous devons continuer d'y assurer une présence. Cela signifie qu'à long terme nous prévoyons d'y jouer un rôle plus grand.

**Le président:** Merci monsieur Dantzer. Monsieur Taylor.

**M. Taylor:** J'aurais quelques questions sur les routes, mais je suppose que cela relève des Travaux publics, n'est-ce pas?

**M. Mazankowski:** Oui, de façon générale.

**M. Taylor:** Êtes-vous au courant de projets de construction de routes dans les Territoires du Nord-Ouest?

**M. Mazankowski:** Je pense que cela relève des Travaux publics. Je sais que certaines stipulations accessoires relatives aux routes ont été négociées dans le cadre l'EDER. Nous avons conclu des ententes avec le ministre des Transports de chaque province. Mais si vous parlez des routes des parcs et de la route de l'Alaska, cela relève des Travaux publics.

**M. Taylor:** Quelle est la politique du ministère des Transports pour ce qui a trait aux nouveaux terrains d'aviation; je pense en particulier à la ville de Strasbourg, en plein essor, qui compte quelque 40 ou 50 avions et qui veut construire un nouveau terrain d'aviation; est-il possible d'obtenir une aide financière, dans un tel cas?

**M. Mazankowski:** Oui, c'est possible monsieur le président, par l'entremise du Programme de développement commercial local. Si un conseil municipal ou un aéroclub communique avec nous à ce sujet, nous étudierons certainement la question. De façon générale, nous concluons des ententes avec le gouvernement provincial et essayons de donner satisfaction aux gens dans la mesure où les fonds disponibles le permettent.

**M. Taylor:** J'ai une autre petite question. Le crédit attribué à l'année courante pour les routes et chemins de fer a-t-il augmenté ou est-il resté le même?

*[Texte]*

**Mr. Mazankowski:** We hope we will be able to increase it. We are still in the throes of talking about increased funding. I am hopeful that we will be able to extract some additional funding for that purpose.

**Mr. Taylor:** Do you have a large number of applications from the provinces?

**Mr. Mazankowski:** Yes, we have a number. I think we have an indication of 245 minimum. About 150 are pretty urgent.

**Mr. Taylor:** Yes. That is some of the finest safety work that has been done in Canada. That is all I have, Mr. Chairman.

**Mr. Mazankowski:** I could not agree with you more.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Taylor. Mr. Angus

**Mr. Angus:** Thank you, Mr. Chairman. I will try to be very brief.

**Mr. Mazankowski:** With a little more cost recovery, we could do more, sir.

**Mr. Benjamin:** You told Otto Lang user-pay was no good.

**Mr. Mazankowski:** This is different.

**Mr. Angus:** Let me ask you about spending some of that money. What is the status of the VIA Rail double decker contracts? Where are you?

**Mr. Mazankowski:** We had a deadline of May 15. They asked for an additional month, so on June 15 we should have... If we cannot meet with the consortium, then we will have to go another route.

But we have been getting the costs down to a more or less acceptable level. It has been a long process, and I hope you appreciate the fact that, when you are dealing with a consortium of two companies and with the prospect of trying to split the business more or less 50:50, it becomes not only costly; you diminish economies of scale.

So it has not been an easy bargaining process, but we are still going on with it. I talked with my deputy last week, and he indicated that measurable progress had been made in the last week or so. So it was in that context that we gave them another 30 days.

**Mr. Angus:** So you anticipate that by June 15 you will be ready to make some kind of announcement, assuming you can reach an agreement.

**Mr. Mazankowski:** That is right, either we have to go another route or we will procure these. But we are starting from scratch and building from the ground up, and we want to do it right.

**Mr. Benjamin:** It should have been done six or seven years ago.

**Mr. Mazankowski:** Well, Mr. Benjamin, you and I were not in the same positions six or seven years ago.

**The Chairman:** You have two and a half minutes.

*[Traduction]*

**M. Mazankowski:** Actuellement, nous sommes en pleine discussion et espérons pouvoir l'augmenter. J'espère bien que nous réussirons à obtenir des fonds supplémentaires.

**M. Taylor:** Avez-vous reçu de nombreuses demandes des provinces?

**M. Mazankowski:** Oui, nous en avons reçu un certain nombre, au moins 245, je pense, dont 150 assez urgentes.

**M. Taylor:** Oui, il s'agit du travail le mieux fait en matière de sécurité au Canada. C'est tout, monsieur le président.

**M. Mazankowski:** Je suis tout à fait d'accord avec vous.

**Le président:** Merci monsieur Taylor. Monsieur Angus.

**M. Angus:** Merci monsieur le président. Je tenterai d'être bref.

**M. Mazankowski:** En augmentant les sommes recouvrées, nous pourrions faire encore plus, monsieur.

**M. Benjamin:** Vous avez dit à Otto Lang que le système usagers-payeurs n'avait aucune valeur.

**M. Mazankowski:** Ce n'est pas la même chose.

**M. Angus:** J'aimerais vous poser quelques questions sur l'affectation de ces sommes. Où en sont les contrats de VIA Rail concernant les wagons à deux étages? Où en êtes-vous?

**M. Mazankowski:** La date limite était le 15 mai. Ils nous ont demandé de leur accorder un mois supplémentaire; par conséquent, le 15 juin nous devrions avoir... Si nous ne pouvons pas rencontrer le consortium, nous devrons procéder autrement.

Mais nous sommes parvenus à diminuer les coûts jusqu'à un niveau plus ou moins acceptable. Ce fut long, et j'espère que vous vous rendez compte que lorsque vous faites affaire avec un consortium de deux sociétés et que vous tentez de faire une répartition moitié, moitié, non seulement vous augmentez les coûts, mais vous diminuez l'économie d'échelle.

Les négociations ont donc été difficiles, mais nous les poursuivons. J'ai parlé à mon sous-ministre la semaine dernière, et il m'a dit que des progrès importants avaient été faits dans la dernière semaine. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle nous leur avons accordé 30 jours supplémentaires.

**M. Angus:** Vous prévoyez donc que d'ici le 15 juin vous serez en mesure de faire une déclaration à ce sujet, en supposant que vous en veniez à une entente.

**M. Mazankowski:** C'est exact, ou bien nous achetons ceux-ci ou bien nous procédons autrement. Nous partons de zéro; tout est à faire et nous voulons faire pour le mieux.

**M. Benjamin:** Cela aurait dû être fait il y a six ou sept ans.

**M. Mazankowski:** Monsieur Benjamin, vous et moi n'occupons pas les mêmes postes il y a six ou sept ans.

**Le président:** Il vous reste deux minutes et demie.



[Text]

**Mr. Angus:** Okay. I have one final question on a different matter, Mr. Minister, regarding small planes based at federal government airports. The impression is out there that your department is moving to try to remove those small planes based at the major airports to other airports in the vicinity. Would you give me the assurance that, where another publicly owned airport does not exist within reasonable distance, you will not be forcing small aircraft out of those airports?

**Mr. Mazankowski:** Could I have Mr. Douglas answer that?

**Mr. Angus:** Actually, Mr. Chairman, rather than doing that, perhaps I could turn it over to my colleague. After the Minister leaves, his colleague can—

**The Chairman:** No, we are going to adjourn the meeting.

**Mr. Mazankowski:** It is just a brief answer anyway.

**Mr. Douglas:** Where, of course, the small aircraft traffic is totally compatible with the technical performance of medium- and larger-sized aircraft at the big airports, that is quite okay. If they are technically not compatible in some way, which may affect either the total capacity or the total safety of that airport, there could be some encouragement for them to go to one of the satellite airports adjacent to it. If in fact there is no adjacent satellite within a reasonable distance, then there could be an impending problem, and through traffic management at the bigger airport, we would try to provide an equitable opportunity for these small aircraft to fly at the appropriate time.

**Mr. Angus:** Thank you.

• 1340

**The Chairman:** Thank you very much. It is 2.20 p.m. We had better cut off. It has been 41 minutes for the opposition and 16.5 minutes for the government. That is sort of the ballpark figure. I thought you were going to ask another question, but you say you are going to cover it another way.

**Mr. Benjamin:** Oh, no, no. I have—

**The Chairman:** I know you have lots of questions. But unless you have one precise question with almost a yes or no answer, the meeting is going to stand adjourned, because that was the condition in which we got—

**Mr. Benjamin:** May I ask the Minister in another area, on the whole area of tendering and contracts?

**The Chairman:** No, no, no, no.

**Mr. Benjamin:** Has he been informed by his officials, not only by the previous tendering and the contracts and the parent company and the other companies.

**The Chairman:** No.

**Mr. Benjamin:** The same thing applies to airport security contracts where you have a parent company, three child companies, same names, no visible means of support. Have your officials looked into all of these and who they are and what they are?

[Translation]

**M. Angus:** Très bien. Ma dernière question porte sur un autre sujet, monsieur le Ministre. Il s'agit des petits aéronefs qu'on retrouve dans les aéroports du gouvernement fédéral. Dans le milieu, on a l'impression que votre Ministère essaie de retirer ces petits aéronefs des principaux aéroports et de les transférer à d'autres aéroports des environs. Pouvez-vous m'assurer qu'à moins qu'il existe d'autres aéroports publics à distance raisonnable vous ne tenterez pas de retirer ces petits avions des aéroports?

**M. Mazankowski:** Monsieur Douglas pourrait-il répondre à cette question?

**M. Angus:** En fait, monsieur le Ministre, je pourrais demander à mon collègue d'y répondre, peut-être. Lorsque le ministre sera parti, son collègue pourra . . .

**Le président:** Non, la réunion sera ajournée.

**M. Mazankowski:** La réponse sera courte, de toute façon.

**M. Douglas:** Si le trafic aérien des petits aéronefs est entièrement compatible avec la performance technique des aéronefs de taille moyenne et de grande taille des aéroports importants, c'est acceptable. Si ces deux choses ne sont pas compatibles, ce qui pourrait nuire à la sécurité de l'aéroport ou diminuer le trafic total on pourrait encourager les plus petit avions à atterrir dans un des aéroports satellites voisins. n'existe pas de tels aéroports à distance raisonnable, cela pourrait causer un problème, auquel cas on pourrait améliorer la gestion du trafic des aéroports plus importants pour que les avions plus petits puissent y atterrir en temps opportun.

**M. Angus:** Merci.

**Le président:** Merci beaucoup. Il est 14h20 et il serait préférable de lever la séance. En gros, 41 minutes ont été retenues par l'opposition et 16 1/2 minutes par le gouvernement. Je pensais que vous alliez poser une autre question, mais vous dites que vous en parlerez à un autre moment.

**M. Benjamin:** Non, non. J'ai . . .

**Le président:** Je sais que vous avez de nombreuses questions. Mais à moins que vous en ayez une à laquelle le Ministre peut répondre par oui ou par un non, la réunion est terminée; nous nous étions entendus sur ce point . . .

**M. Benjamin:** Puis-je poser une question au Ministre dans un autre domaine, dans celui des soumissions et des contrats?

**Le président:** Il n'en n'est pas question.

**M. Benjamin:** A-t-il été informé par ses agents non seulement par les soumissionnaires et les entrepreneurs précédents, les sociétés mères et les autres.

**Le président:** Non.

**M. Benjamin:** Le même principe s'applique aux contrats concernant la sécurité dans les aéroports où vous avez une société mère, trois sociétés dépendantes, les mêmes noms, aucune source apparente de soutien. Vos gens ont-ils analysé tous ces aspects, savent-ils qui sont ces sociétés?

*[Texte]*

**Mr. Mazankowski:** I think that process is going on. But, Mr. Chairman, Mr. Benjamin raises the point about the Metropole Security firm, and I would like to make this point. Burns Security Services were withdrawing and it was to everyone's advantage to ensure that another contractor who was fit, willing and able, should take on that task. I think everything was done to facilitate that.

What happened here was simply a taking over of an existing contract. When these contracts expire, then they will be subject to the tendering process. And irrespective of who owns them, there are standards and qualifications that have to be adhered to.

I think it is interesting to note, Mr. Chairman, that as a result of the meetings that we have held and the upgrading of the standards that we have put in place, the labour issue at the Mirabel/Dorval airports has been resolved. We did not legislate, we did not force, but we put in place the kind of standards and qualifications that we deem necessary and appropriate and one sort of follows the other.

You know, Mr. Benjamin can get on this kick and pick holes at every little effort that we make to try to provide the continuity of service, but I hope he would appreciate that what we are trying to do is to provide a service and to maintain a level of security to protect the travelling public. It is really in that context that we have looked upon this.

The member has made some rather outlandish and inaccurate statements, both publicly and in the House, and that I can leave for another day, but I have undertaken to get to the bottom of it and I have.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Minister, for your co-operation in coming here for this interesting session of the committee.

The committee stands adjourned until 3.30 p.m. in camera in room 208 West Block for consideration of the draft—

**An hon. member:** We are getting kicked around these days.

**The Chairman:** We are getting kicked around and we can tell you more about that at 3.30 p.m.

*[Traduction]*

**M. Mazankowski:** Je pense que cette opération est en cours. Mais, M. le président, M. Benjamin fait allusion à la société Metropole Security et je voudrais donner une précision. La société Burns Security Services cessait de nous assurer ses services et nous estimons qu'il était préférable pour chacun de veiller à ce qu'un autre entrepreneur à la hauteur de ca tâche et bien disposé continue d'assurer le service. Je pense que tout a été fait pour faciliter le transfert.

Le nouvel entrepreneur a simplement pris le contrat existant à sa charge. Lorsque le contrat viendra à échéance, nous ferons un appel d'offres et à ce moment-là, certaines normes et qualifications devront être prises en considération, quel que soit l'entrepreneur.

Je pense qu'il est intéressant à noter, M. le président, qu'à la suite des réunions qui ont été tenues et de l'établissement de normes plus exigeantes, les problèmes de relations de travail aux aéroports de Mirabel et de Dorval ont été résolus. Sans avoir recours aux lois ni à la force, nous avons établi les normes et les qualifications jugées nécessaires et appropriées et elles sont appliquées.

Vous savez, M. Benjamin peut tenter de critiquer tous les efforts que nous avons fait pour assurer la continuité du service, mais j'aimerais qu'il se rende compte que nous tentons d'offrir un service aux voyageurs et d'assurer leur sécurité. C'était là notre principal but.

Il a fait des déclarations inexactes et plutôt incongrues devant le grand public et à la Chambre des Communes, ce dont nous pourrions parler une autre fois. Mais j'avais décidé de me rendre jusqu'au bout du problème, ce que j'ai fait.

**Le président:** Merci beaucoup, M. le Ministre, de la coopération dont vous avez fait preuve en assistant à cette intéressante réunion du comité.

La séance est levée. Elle reprendra à 15h30 à huis-clos dans la pièce 208 de l'édifice ouest.

**Une voix:** On nous bouscule.

**Le président:** C'est un fait qu'on nous bouscule et nous pourrions en reparler à 15h30.























*If undelivered, return COVER ONLY to:  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

---

#### WITNESSES/TÉMOINS

*From the Department Transport Canada:*

Austin Douglas, Acting Executive Director, Airport  
Authority Group;

Ran Quail, Assistant Deputy Minister, Marine.

*Du ministère des Transports Canada:*

Austin Douglas, directeur exécutif suppléant, Groupe de  
gestion des aéroports;

Ran Quail, sous-ministre adjoint, Marine.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 54

Tuesday, June 3, 1986

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 54

Le mardi 3 juin 1986

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

# Transport

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

# Transports

RESPECTING:

Draft report—Northern Trip

INCLUDING:

The Ninth Report

CONCERNANT:

Ébauche du rapport—Voyage dans le grand nord

Y COMPRIS:

Le neuvième rapport



First Session of the  
Thirty-third Parliament, 1984-85-86

Première session de la  
trente-troisième législature, 1984-1985-1986



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Darryl L. Gray

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Patrick Nowlan

*Vice-président:* Darryl L. Gray

MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus  
Les Benjamin  
Terry Clifford  
Dennis H. Cochrane  
Vincent Dantzer

Joe Reid  
Fernand Robichaud  
Gordon Taylor  
Brian Tobin—(11)

(Quorum 6)

*Le greffier du Comité*

Eugene Morawski

*Clerk of the Committee*

**REPORT TO THE HOUSE**

Thursday, June 5, 1986

The Standing Committee on Transport has the honour to present its

**NINTH REPORT**

On Thursday, June 13, 1985, your Committee received the following Order of Reference.

That the Standing Committee on Transport be empowered to study and report on federal transportation policies and programs affecting northern, remote and isolate areas, and in particular,

- 1) the criteria which should be used to define the adequacy of transportation services to a community;
- 2) the manner in which the cost of services should be assessed in terms of cost to the government versus the need to provide a necessary transportation infrastructure; and
- 3) the degree to which the government should participate in the provision of a transportation infrastructure in the North as opposed to the government revising its role in the ownership or regulation of transportation services themselves;

That the Committee be empowered to adjourn from place to place within Canada; and

That the Committee have the power to retain expert, professional, technical and clerical staff.

The Committee report is as follows:

**Acknowledgements**

During May 1986, the Standing Committee on Transport held public hearings in Rankin Inlet, Yellowknife, Inuvik and Whitehorse in accordance with the Order of Reference of Thursday, June 13, 1985. The Committee heard a total of 24 organizations comprising 35 individual witnesses, and received 19 submissions from concerned parties. The list of witnesses who appeared before the Committee as well as those who submitted briefs appears at the end of this Report. The contributions of those who participated in the hearings as well as those who submitted briefs were invaluable to the study.

The Committee received cooperation from the Minister of Transport, the Honourable Don Mazankowski, and his staff, from officials at Transport Canada and the Canadian Transport Commission.

The Committee wishes to express its appreciation to Nino Travella and Marie Louise Paradis, both Committee Clerks and Mr. Gerry Soulière, messenger, who facilitated the administrative aspect of our work, particularly the arrangements for travel and the coordination of hearings and witnesses. The Committee is also indebted to its advisory staff, comprised of Donald Bedier, Senior Advisor on Northern development from Transport Canada, John Christopher, Research Coordinator from the Research Branch of the Library of Parliament, John Gibberd from the Canadian Transport Commission.

**RAPPORT À LA CHAMBRE**

Le jeudi 5 juin 1986

Le Comité permanent des Transports a l'honneur de présenter son

**NEUVIÈME RAPPORT**

Le jeudi 13 juin 1985, votre Comité a été saisi de l'ordre de renvoi suivant:

Que le Comité permanent des transports soit autorisé à effectuer une étude et présenter un rapport sur les politiques et programmes fédéraux en matière de transports qui affectent les régions nordiques, éloignées et isolées et, plus particulièrement;

- 1) les critères en fonction desquels il faudrait définir la suffisance des services de transports vers une localité;
- 2) la façon d'évaluer les coûts des services en ce qui concerne le coût pour le gouvernement par rapport à la nécessité de fournir une infrastructure de transports nécessaire; et
- 3) la mesure dans laquelle le gouvernement devrait participer à la prestation d'une infrastructure de transports dans le Nord en regard de la révision, par le gouvernement, de son rôle dans la possession ou la réglementation des services de transports mêmes;

Que le comité soit autorisé à voyager au Canada; et

Que le comité soit autorisé à retenir les services d'experts et de personnel professionnel, technique et de bureau.

Le rapport du Comité est comme suit:

**Remerciements**

Au cours du mois de mai 1986, le Comité permanent des transports a tenu des audiences publiques à Rankin Inlet, Yellowknife, Inuvik et Whitehorse conformément à l'ordre de renvoi du jeudi 13 juin 1985. Le Comité a entendu 24 organisations représentées par 35 témoins, et il a reçu 19 mémoires. La liste des personnes et des organismes qui ont comparu devant le Comité ou qui lui ont soumis des mémoires figure en annexe. L'apport de tous ceux qui ont participé à nos travaux a été d'une valeur inestimable.

Le Comité a pu compter sur la collaboration du ministre des Transports, l'honorable Don Mazankowski, et du personnel de son cabinet, des fonctionnaires du ministère des Transports et de la Commission canadienne des transports.

Le Comité tient à exprimer sa gratitude à Nino Travella et Marie Louise Paradis tous deux greffiers de comités et Gerry Soulière, messenger, qui nous ont grandement aidés sur le plan administratif, notamment pour l'organisation de nos déplacements et de nos audiences. Nous devons également notre reconnaissance aux membres de l'équipe qui nous ont conseillés dans nos travaux; Donald Bedier, conseiller senior sur le développement du Nord à Transport Canada, John Christopher, coordonnateur du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement, John Gibberd de la Commission canadienne des transports.



## TABLE OF CONTENTS

## INTRODUCTION

## I - THE REGULATORY REGIME FOR NORTHERN AND REMOTE AIR SERVICES

- A. Opting In/Out
- B. Geographic Area Covered by the New Regime
- C. Skimming

## SUMMARY

## II - AIR PASSENGER FARES AND FREIGHT RATES

## III - SUBSIDY

## IV - AIRLINE SAFETY

## V - PROVISION OF TRANSPORTATION INFRASTRUCTURE

- A. Air
- B. Marine and Surface

## VI - TAXATION AND USER PAY POLICY

## VII - NATIVE PEOPLES

## VIII - NORTHERN MARINE REGULATION

## IX - MONITORING

## TABLE DES MATIÈRES

## INTRODUCTION

## I - LA RÉGLEMENTATION DU TRANSPORT AÉRIEN DANS LE NORD ET LES RÉGIONS ÉLOIGNÉES

- A. Participation volontaire .....
- B. Région géographique visée par le nouveau régime
- C. Écrémage

## RÉSUMÉ

## II - TARIFS-VOYAGEURS ET TARIFS-MARCHANDISES

## III - SUBVENTIONS

## IV - SÉCURITÉ AÉRIENNE

## V - INFRASTRUCTURE DES TRANSPORTS .

- A. Transport aérien .
- B. Transport maritime et transport terrestre

## VI - TAXES ET FRAIS D'UTILISATION

## VII - POPULATIONS AUTOCHTONES

## VIII - RÉGLEMENTATION DU TRANSPORT MARITIME DANS LE NORD

## IX - SURVEILLANCE

## REPORT OF THE STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT ON TRANSPORTATION SERVICES IN NORTHERN AND REMOTE AREAS OF CANADA

### INTRODUCTION

The North is truly our last frontier. The Right Honourable John Diefenbaker had a vision of the North which electrified and fascinated Canadians 30 years ago. While time has only served to sharpen the realities of his vision, the romance and fascination are as strong as ever and Mr. Diefenbaker's challenge continues to be an important reference point for debate about the future of the Canadian North. The prospects and potential for economic and resource development are great.

The North is a harsh and unforgiving land of great beauty and expanse. We often think of determination, courage, resourcefulness and toughness as being some of the characteristics of northern life. Yet, paradoxically, the North is incredibly fragile and sensitive. Its ecology is in delicate balance, its native cultures require protection and encouragement, and its economy needs support and direction.

The same can be said of the transportation system in the North, a good part of which is air transport. It is in a fragile and vulnerable state. It has not reached the level of sophistication and maturity that has occurred in many parts of Southern Canada. This is why the Committee treated the North as a special case in its report *Freedom to Move: Change, Choice and Challenge*, and decided that it had to go North to really find out about transportation there.

The Committee travelled to Churchill, Resolute and Lac la Martre, where it had a close look at transportation facilities, and held hearings between May 7 and May 15 in Rankin Inlet, Yellowknife, Inuvik and Whitehorse. During the hearings the Committee heard evidence from 24 organizations comprising 35 individual witnesses which revealed a number of concerns with transportation in Northern Canada. Central to these was the question of regulation of air transport. This Report addresses the views expressed on this issue as well as examining other issues raised concerning transportation matters. These are dealt with under the appropriate headings.

### I - THE REGULATORY REGIME FOR NORTHERN AND REMOTE AIR SERVICES

Throughout the Committee's hearings in the North, concerns were raised over the adequacy of transportation services—especially air transportation. It was stated on many occasions that the North is different from the South and therefore could not be considered in the same context when discussing what type of regulatory regime should be established for this region of Canada. To support this, the testimony highlighted a number of factors that differentiated northern from southern air transport. These included:

## RAPPORT DU COMITÉ PERMANENT DES TRANS- PORTS SUR LES SERVICES DE TRANSPORT DANS LE NORD ET LES RÉGIONS ÉLOIGNÉES DU CANADA

### INTRODUCTION

Le Nord est vraiment notre dernière région inexploitée. Le très honorable John Diefenbaker en avait une vision tellement passionnée qu'il a réussi à communiquer son enthousiasme aux Canadiens d'il y a 30 ans. Le temps n'a fait que concrétiser cette vision, aussi romantique et fascinante que jamais, et le défi lancé par M. Diefenbaker constitue toujours un point de référence important dans le débat concernant l'avenir du Nord canadien, dont les perspectives de développement sont immenses, tant dans le domaine économique que dans celui des richesses naturelles.

Le Nord est une vaste étendue d'une grande beauté, aux conditions rigoureuses et impitoyables. Détermination, courage, ingéniosité et endurance sont des qualités que l'on associe souvent à la vie dans cette région. Mais, par un paradoxe de la nature, c'est aussi une région incroyablement fragile et vulnérable. Son équilibre écologique est extraordinairement précaire, ses cultures autochtones ont besoin d'être protégées et encouragées, et son économie exige appui et direction.

Tout cela vaut également pour le système de transport dans le Nord, qui repose en grande partie sur le transport aérien. Les services de transport dans cette région sont fragiles et vulnérables et ne sont pas encore aussi étendus et sophistiqués que ceux offerts dans de nombreuses régions du Sud du Canada. C'est ce qui a incité le Comité à accorder au Nord un traitement spécial dans son rapport intitulé *Aller sans entraves: Quelle voie prendre?*, et à se rendre sur place pour bien se renseigner sur les conditions dans lesquelles s'effectue le transport dans le Nord.

Le Comité s'est rendu à Churchill, Resolute et Lac la Martre, où il a examiné de près les installations de transport, et il a tenu des audiences à Rankin Inlet, Yellowknife, Inuvik et Whitehorse, du 7 au 15 mai. Au cours de ces audiences, on lui a recueilli les témoignages de 35 représentants de 24 organisations, le Comité a pu constater l'existence d'un certain nombre de préoccupations en ce qui concerne le transport dans le Nord du Canada. La question centrale était celle de la réglementation du transport aérien. Le présent rapport examine les opinions exprimées à ce sujet ainsi que d'autres questions soulevées en ce qui concerne le transport. Ces questions sont groupées sous différentes rubriques.

### I - LA RÉGLEMENTATION DU TRANSPORT AÉRIEN DANS LE NORD ET LES RÉGIONS ÉLOI- GNÉES

Tout au long des audiences qu'il a tenues dans le Nord, le Comité a entendu parler des problèmes que posent les services de transport, notamment de transport aérien, dans cette région. À maintes reprises, on lui a fait remarquer que le Nord est différent du Sud et qu'on ne saurait, par conséquent, se fonder sur les mêmes considérations pour décider du type de régime réglementaire qu'il convient d'y établir. Les témoins ont souligné divers facteurs particuliers au transport aérien dans le Nord.



- Air services to, from, and within the North and remote areas are essential since many communities have no alternative means of transportation.
- The North has small and widely dispersed markets (i.e., population centres) which means in many instances that it is difficult to have competition between carriers.
- The flow of freight tends to be uni-directional, for the most part, northbound. This means that northbound revenues must cover the expense of flying the plane southbound empty.
- Air carriers in the North are much more dependent on a mix of passenger and freight traffic for economic viability than their counterparts in the South.
- Carriers are very dependent on a multi-stop route system rather than point-to-point service. The route depends on the sum of its parts rather than service to one specific point.
- Operating costs in the North are much higher than in the south. It is more costly to maintain facilities (e.g., heat hangers), pay for fuel, maintain a skilled labour pool, and generally, have to rely on a much less sophisticated airport system than is present in the South.
- Seasonal peaking occurs in airline traffic. The summer months tend to be the busiest which means that carriers have to rely on this period to carry them through the whole year.

For these reasons, many witnesses appearing before the Committee felt that the North should be treated differently than the South in terms of air transportation regulation—that the unique characteristics of the North should be recognized in any new regulatory regime. The Committee is of the opinion that this principle is valid and that the North and remote areas require a degree of protection that is not generally warranted in the South. What the witnesses want is a form of modified regulation under which a level of competition is allowed while at the same time a certain standard of service is maintained in the North. Witnesses believe that there is too small a market in the North to allow for all-out competition in a totally deregulated environment. This they believe would only result in a short-term price war among carriers with the 'winner' eventually raising fares to unacceptably high levels. At the same time they believe that a degree of competition is necessary to hopefully lower air fares and improve service.

Basically, with some exceptions, the majority of witnesses endorsed the Government's policy statement of 25 March 1986,<sup>1</sup> for dealing with regulation of northern and remote airline services. The key points in this policy are:

- Le service aérien est une nécessité dans le Nord et les régions éloignées, car, bien souvent, il n'y existe pas d'autre moyen de transport.
- Le fait que, dans le Nord, les marchés (c.-à-d. les agglomérations) soient petits et très dispersés ne favorise guère la concurrence entre transporteurs.
- Le transport des marchandises a tendance à être unidirectionnel, c'est-à-dire, le plus souvent, à destination du Nord. Par conséquent, les recettes attribuables au trafic des marchandises destinées au Nord doivent être suffisantes pour compenser l'absence de cargaison lorsque l'avion retourne vers le Sud.
- Pour survivre, les transporteurs aériens du Nord ont besoin, bien plus que ceux du Sud, de pouvoir compter à la fois sur les passagers et le trafic-marchandises.
- Pour réussir, les transporteurs doivent prévoir des routes à escales multiples plutôt que des services de liaison directe. La viabilité d'une route dépend de la somme de ses éléments plutôt que du service à un point donné.
- Les coûts d'exploitation sont bien plus élevés dans le Nord que dans le Sud. Il en coûte plus pour entretenir les installations (p. ex. hangars chauffés), s'approvisionner en carburant et s'assurer une main-d'oeuvre compétente et, de façon générale, l'infrastructure aéroportuaire y est bien moins perfectionnée que dans le Sud.
- Le trafic aérien dans le Nord est saisonnier. Les mois d'été sont les meilleurs, de sorte que les transporteurs doivent compter sur cette période pour les soutenir pendant le reste de l'année.

Pour ces raisons, bon nombre des témoins qui ont comparu devant le Comité ont émis l'opinion que le Nord devrait être traité différemment du Sud en ce qui concerne la réglementation du transport aérien et qu'il faudrait tenir compte des caractéristiques propres au Nord dans l'établissement de tout nouveau régime réglementaire. Le Comité est d'accord avec ce principe, et il estime que le Nord et les régions éloignées exigent un degré de protection qui, en général, ne s'avère pas nécessaire dans le Sud. Les témoins souhaitaient l'établissement d'une réglementation assouplie qui permettrait un certain niveau de concurrence tout en garantissant le maintien de certaines normes de service dans le Nord. Toujours selon nos témoins, le marché dans le Nord est trop restreint pour supporter une concurrence totalement libre dans un contexte complètement déréglementé. À leur avis, l'absence de contrôle se traduirait à court terme par une guerre des prix entre les transporteurs, et le «gagnant» finirait par exiger des tarifs prohibitifs. Par contre, ils croient qu'une certaine concurrence est le seul moyen d'obtenir une réduction des tarifs et une amélioration du service.

À quelques exceptions près, les témoins se sont dits d'accord avec l'énoncé de principes du 25 mars dernier,<sup>1</sup> décrivant la politique du gouvernement en ce qui concerne la réglementation du transport aérien dans le Nord et les régions éloignées, dont voici les principaux points.

<sup>1</sup> This policy proposal was made in a speech to the Northern Air Transport Association in Whitehorse on 25 March 1986, by Keith Thompson, Q.C., Coordinator, Economic Regulatory Reform.

<sup>1</sup> Cet énoncé de principes était contenu dans l'allocation que M. Keith Thompson, c.r., coordonnateur de la réforme de la réglementation économique, a prononcée devant l'Association du transport aérien du Nord, à Whitehorse, le 25 mars 1986.

- A transition period of one year during which time the existing economic regulatory regime would continue in place;
- A redefinition of the areas in the country which would have regulated air services based on inaccessibility criteria and the expressed wishes of northern and remote communities or the Provinces and Territories speaking on their behalf. In other words, communities would be able to opt in or out of the regulatory regime under this regime there would be no line dividing the North and the South; an accessibility test would be used to define the areas of the country where regulation would apply);
- In structure, the regime would be very similar to that which we have today. There would, for example, continue to be unit toll services and charter air services. As well, different degrees of service protection could be afforded depending on the type of service flown;
- Regulatory requirements and standards would be streamlined and pro-competitive (e.g., elimination of aircraft size restrictions);
- A public interest test for new entry. Under such a test the onus would be on those opposing to prove the de-stabilizing effect of a new entrant;
- Regulation of air fares. The policy proposes to review, on complaint, both the level of, and increases in, regular air fares and rates—but not discounted fares. It also proposes to dispense with the requirement to have fares and rates routinely filed with the Agency—the only requirement would be that the carrier keeps records of its tariffs and that it make them available to the Agency on request;
- A provision for subsidy in cases of urgent necessity; and
- A legislated review of the new regulatory regime to assess whether the regime should be continued, modified or terminated.

In essence, what this policy is setting forth is a modified regulatory regime for air services in the North and remote areas. It recognizes the fact that these regions cannot be treated in the same manner as the South (i.e., a deregulated environment) with regard to the regulation of air transportation. This policy has been termed by some as being pro-competitive—allowing for some competition but also recognizing the need for some protection over the air transport industry. As noted earlier there are some concerns as well as a number of issues that the Committee wishes to raise concerning this policy. These are dealt with below under separate headings.

**A. Opting In/Out**

The key problem with this policy which was cited by many witnesses, was the provision for opting in or out of the

- Il faudrait prévoir une période de transition d'un an, pendant laquelle le régime réglementaire existant continuerait à s'appliquer.
- On procéderait à une nouvelle délimitation des régions soumises à la réglementation du transport aérien, en fonction du critère de l'accessibilité et des désirs exprimés par les collectivités du Nord et des régions éloignées, soit directement, soit par l'entremise des provinces et des territoires. Autrement dit, les localités pourraient décider de participer ou non au régime réglementaire (sous ce régime, il n'y aurait pas de ligne de démarcation entre le Nord et le Sud, le critère de l'accessibilité servant à déterminer les régions soumises à la réglementation).
- La structure serait très semblable à celle du régime actuel. Ainsi, on pourrait continuer à offrir des services au tarif unitaire ainsi que des services d'affrètement. Par ailleurs, on pourrait prévoir une protection plus ou moins grande selon le type de service.
- On adopterait des conditions et des normes réglementaires rationalisées, qui favoriseraient la concurrence (p. ex. suppression des restrictions relatives à la taille des appareils).
- L'entrée sur un marché donné serait soumise au critère de l'intérêt public. Il appartiendrait alors à ceux qui s'opposent à l'entrée sur le marché d'un nouveau concurrent de prouver que celui-ci aurait pour effet de perturber le marché.
- Les tarifs aériens seraient réglementés. Selon l'énoncé de principes, les tarifs aériens courants et toute augmentation de ces tarifs—mais pas les tarifs réduits—seraient sujets à examen sur présentation d'une plainte. D'autre part, les transporteurs ne seraient plus tenus de déposer périodiquement leurs tarifs auprès de l'organisme de réglementation, mais seulement de les conserver dans leurs dossiers, pour les communiquer à l'organisme sur demande.
- Des subventions pourraient être accordées en cas d'extrême nécessité.
- Une mesure législative prévoirait un processus d'examen pour déterminer si le nouveau régime réglementaire doit être maintenu, modifié ou annulé.

En fait, cet énoncé de principes propose l'adoption d'un régime réglementaire assoupli pour les services de transport aérien dans le Nord et les régions éloignées. Il tient compte du fait que le transport aérien dans ces régions ne peut être soumis au même contexte réglementaire que dans le Sud (c.-à-d. à un contexte déréglementé). Cette prise de position est qualifiée par certains de mesure favorable à la concurrence, en ce sens qu'elle permet une certaine concurrence tout en reconnaissant la nécessité de prévoir une certaine protection dans le secteur du transport aérien. Comme nous l'avons déjà mentionné, il existe un certain nombre de problèmes et de questions que le Comité veut soulever à cet égard. Ces problèmes et questions sont étudiés ci-après sous des rubriques distinctes.

**A. Participation volontaire**

Selon de nombreux témoins, le principal problème que pose cette politique réside dans la disposition laissant à chaque



regulatory regime by individual communities. Witnesses felt that such a process would lead to a patchwork quilt of regulated and deregulated pockets that would lead to chaos in the system. Carriers stated that the viability of their scheduled services in Northern Canada depends upon their ability to operate multi-point services on a network basis. The balkanization of these networks by having some areas in and others out would destroy the economic balance and undermine the foundation of all services.

In effect, the carriers are saying that not all points may be served in a network if opting in or out on a community basis is allowed. This view was also expressed by many organizations and communities appearing before the Committee. They felt that their airline service might be jeopardized if individual communities were allowed to opt in or out of the regulatory regime. The preferred view expressed by the majority of witnesses was that individual communities should not be allowed to opt in or out of the new regulatory regime in the North but rather, the whole route system should be preserved.

The Committee is concerned that if opting out is allowed on a community basis, the route structure in the North could be seriously jeopardized and therefore supports the views opposing this option.

## RECOMMENDATION

1. The Committee recommends that communities should not be allowed to opt out of the new regulatory regime for the North.

### B. Geographic Area Covered by the New Regime

The question of the geographic area which is to be considered 'Northern Canada'—that is, the area to be included in the new regulatory regime—did not meet with many specific responses. There appeared to be a general consensus that the Yukon and Northwest Territories should be included in the new regime. When the witnesses were questioned regarding a line of demarcation there did not appear to be a problem with the line currently in use as set out in the Air Carrier Regulations<sup>2</sup> since the Yukon and Northwest Territories are north of this line. Questions were raised as to remote and isolated communities that fall below the line and how they could be involved in the new regulatory regime.

The new regulatory proposal calls for the abolition of the line. As Mr. Thompson states in the policy proposal:

After the first year transitional period we would propose to move away from the line as we know it today. It is, as I think you may agree, a rather arbitrary division of the country into a northern and southern sector. Rather it is our preference to provide regulation for communities which, because of their northern location or remote location in southern Canada, are effectively dependent on

collectivité le soin de décider si elle veut être assujettie au régime réglementaire. D'après eux, le manque d'uniformité qui en résulterait compromettrait gravement le système. Les transporteurs ont fait remarquer que, pour continuer à assurer leurs services à horaire fixe dans le Nord du Canada, ils doivent pouvoir compter sur des routes à escales multiples. Or, le morcellement qu'entraînerait la participation volontaire détruirait l'équilibre économique et saperait le fondement même de tous les services.

Ainsi, les transporteurs estiment qu'il pourrait s'avérer impossible de desservir tous les points d'un réseau si la participation était laissée à la discrétion de chaque localité. Les représentants d'un grand nombre d'organisations et de collectivités qui ont comparu devant le Comité étaient aussi de cet avis; ils ont dit craindre que la participation volontaire sur une base individuelle ne compromette les services aériens. Selon la majorité des témoins, la participation au nouveau régime réglementaire dans le Nord ne devrait pas être laissée à la discrétion des collectivités; il faudrait plutôt protéger l'ensemble des routes du système.

Le Comité craint que la participation volontaire sur une base locale ne compromette sérieusement la structure des routes dans le Nord, et il se range par conséquent du côté de ceux qui s'opposent à une telle possibilité.

## RECOMMENDATION

1. Le Comité recommande que les localités ne soient pas autorisées à se soustraire au nouveau régime réglementaire qui s'appliquera au Nord.

### B. Région géographique visée par le nouveau régime

Le Comité n'a pas obtenu de réponse précise au sujet de la région géographique qui doit constituer le Nord du Canada et qui doit être visée par le nouveau régime de réglementation. Les témoins ont toutefois semblé d'accord pour dire que le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest doivent en faire partie. Lorsqu'on les a interrogés à ce sujet, ils n'ont pas trouvé à redire à la ligne de démarcation définie dans le Règlement sur les transporteurs aériens<sup>2</sup>, car le Yukon et les Territoires sont tous deux situés au nord de cette ligne. Ils ont cependant demandé ce qui arriverait aux collectivités éloignées qui sont situées au sud de la ligne et comment elles pourraient être visées par le nouveau régime.

Le nouveau régime prévoit la disparition de cette ligne de démarcation. Comme l'a déclaré M. Thompson dans l'énoncé de principes:

À la fin de la période de transition de 12 mois, nous comptons supprimer la ligne qui existe actuellement. Il s'agit, vous en conviendrez peut-être, d'une séparation arbitraire du pays en deux parties. Nous préférons prévoir des règlements applicables aux collectivités qui, parce qu'elles sont situées soit dans le Nord, soit dans des régions éloignées du Sud, dépendent des services de

<sup>2</sup> According to the Air Carrier Regulations (SOR/85-646-[05-07-85]) that is a line which runs along the 50th parallel from the Atlantic to the Manitoba—Ontario border, from there on a diagonal to the 53rd parallel at the Manitoba—Saskatchewan Border, and then from there on a diagonal to the 55th parallel at the Saskatchewan—Alberta border, and finally along the 55th parallel to the Pacific.

<sup>2</sup> D'après le Règlement sur les transporteurs aériens (DORS/85-646-[05-07-185]), cette ligne longe le 50<sup>e</sup> parallèle entre la côte Atlantique du Canada et la frontière Ontario—Manitoba, se poursuit en diagonale jusqu'à l'intersection du 53<sup>e</sup> parallèle et de la frontière Manitoba—Saskatchewan, puis jusqu'à l'intersection du 55<sup>e</sup> parallèle et de la frontière Saskatchewan—Alberta, et longe enfin le 55<sup>e</sup> parallèle jusqu'à la côte Pacifique.

air services and which are without effective competitive air services to and from the populated parts of the country.

Rather than using a line, the policy proposal calls for areas of the country, where regulation will continue to apply, to be subject to a 'test' of accessibility. What criteria will be used to determine accessibility have not yet been established but as the proposal states these could include such factors as: no effective alternative to air transportation; the alternative services are available only on a seasonal basis; and long distances away from populated parts of the country. Such a proposal could address the concerns of those communities south of the line as they would have the opportunity to meet the accessibility test and be included in a regulatory regime.

The Committee recognizes the problems faced by remote and isolated communities south of the line in being included in the new regulatory regime but believes that a line of demarcation has considerable merit. From the instances when it was raised in the testimony the concept of a line appears to be easily understood; it is in use now; it is easier to administer since more communities would automatically be included in the new regulatory regime; and there was no strong opposition to this concept.

For these reasons we believe that a more suitable solution would be to adopt the present line of demarcation as set out in the *Air Carrier Regulations* to designate Northern from Southern Canada, with provisions to allow remote and isolated areas in the South to apply to the Agency to be included in the new regulatory regime. These special provisions might incorporate some type of accessibility test.

## RECOMMENDATIONS

2. The Committee recommends that a line of demarcation based on the *Air Carrier Regulations* be used to designate Northern Canada as the area to be included in a modified regulatory regime for air transportation.
3. The Committee recommends that provision be made to allow isolated and remote areas in the South to apply to the Agency to be included in the new regulatory regime.

### C. Skimming

Another area of concern that was raised in the testimony was that of 'skimming'. Many witnesses felt that total deregulation of northern air services would allow southern air carriers to enter the market during the lucrative summer months, skim off the cream, and then exit for the rest of the year making it difficult for the local carrier to continue to provide year-round services because his peak revenues (which he depends upon to carry him through the winter months) would be eroded by the southern carrier. It was also pointed out that the northern carrier is required to maintain the costly facilities (e.g., heated hangers) associated with year-round services that are not required of the southern operators. Witnesses believe that this situation is unfair because they would possibly be left without year-round service. The public

transport aérien et dont les habitants ne bénéficient pas de services véritablement concurrentiels lorsqu'ils veulent se rendre dans des régions peuplées du Canada.

Dans l'énoncé de principes, il est proposé d'appliquer le critère de l'accessibilité aux régions qui continueront d'être réglementées. On n'a pas encore défini ce critère, mais pourraient entrer en ligne de compte des facteurs comme l'absence de services de transport autres que les services de transport aérien ou, dans le cas contraire, leur prestation sur une base saisonnière seulement, ou la distance qui sépare les régions éloignées des régions peuplées du Canada. On pourrait ainsi apaiser les craintes des collectivités situées au sud de la ligne qui répondraient au critère de l'accessibilité et pourraient être visées par le nouveau régime.

Le Comité est conscient des difficultés que doivent surmonter les collectivités éloignées situées au sud de la ligne pour être visées par le nouveau régime, mais il estime qu'une ligne de démarcation présente de nombreux avantages. Il a constaté que le principe d'une ligne de démarcation a semblé être facilement compris dès qu'il en a été question durant les audiences. En outre, cette ligne existe déjà, elle est plus facile à respecter parce que le nouveau régime s'appliquerait automatiquement à un plus grand nombre de collectivités, et elle n'a pas fait l'objet d'une vive opposition.

Pour ces raisons, le Comité croit qu'il serait souhaitable de conserver la ligne de démarcation prévue dans le Règlement sur les transporteurs aériens pour définir le Nord et le Sud du Canada, et d'inclure des dispositions aux termes desquelles les régions éloignées du Sud demanderaient à l'organisme de réglementation d'être visées par le nouveau régime. Ces dispositions spéciales pourraient comporter un critère d'accessibilité quelconque.

## RECOMMENDATIONS

2. Le Comité recommande d'utiliser la ligne de démarcation prévue dans le Règlement sur les transporteurs aériens pour délimiter la région constituant le Nord du Canada, qui sera assujettie au nouveau régime de réglementation des transports aériens.
3. Le Comité recommande qu'on prévoie des dispositions permettant aux régions éloignées du Sud de demander à l'organisme de réglementation d'être assujetties au nouveau régime.

### C. «Écrémage»

Un autre problème qui a été soulevé par les témoins concerne l'«écrémage». Beaucoup d'entre eux estiment que, si le transport aérien était complètement dérèglementé dans le Nord, les transporteurs aériens du Sud pourraient venir récolter des profits pendant les mois d'été, qui sont les plus lucratifs, puis se retirer du marché pour le reste de l'année, au détriment des transporteurs locaux. Ces derniers auraient alors du mal à assurer leurs services à longueur d'année, puisque leurs recettes pendant les périodes de pointe (qui leur permettent de soutenir leur activité pendant les mois d'hiver) seraient grugées par les transporteurs du Sud. On nous a également fait remarquer que les transporteurs basés dans le Nord doivent assumer des coûts élevés d'entretien des installations (p. ex. hangars chauffés) qui sont nécessaires pour assurer le service à



interest test which is contained in the current policy proposal would address this concern by providing some control on carrier entry in those markets where additional entrants would lead to a serious decrease in the level of air services.

## RECOMMENDATION

4. The Committee recommends that the proposed public interest test (i.e., the use of the reverse onus process) for new entry be adopted in the new regulatory regime for the North and remote areas.

## SUMMARY

In summarizing the Committee's views on the regulatory regime for the North and remote areas we believe that these areas are different from Southern Canada and therefore merit special attention. At the same time we are cognizant of the fact that the witnesses appearing before us did not want a totally regulated environment but rather, they felt that a move towards a modified regulatory regime was in order. This, they believe, will foster more competition and hopefully result in lower air fares and improved services. They stressed they would rather adopt a go slow approach as is offered by the proposed modified regulatory regime in order to fully assess the impact on northern and remote areas. To this end, and with the exceptions already noted, the Committee endorses the proposed new regulatory changes for the North and remote areas.

## RECOMMENDATION

5. The Committee recommends that, with the noted exceptions, the proposed new regulatory regime for the North and remote areas be adopted.

## II - AIR PASSENGER FARES AND FREIGHT RATES

The Committee heard a great deal of testimony expressing concern over the high level of air passenger fares and freight rates in the North compared to those in the South. Generally, comparisons on a per mile basis show fares and rates in the North to be more expensive than those in the South. Many recognized that the costs of operating air services in the North are higher which in turn contributes to higher fares and rates. However, witnesses were concerned that because northerners are heavily dependent on air services, (in many cases they have no alternative to air transport), they require fares and rates to be as low as possible while still permitting carriers to remain viable.

Under the regulatory regime proposed in March, northern fares and rates will be regulated. It is proposed to review, on complaint, both the level of, and increases in, regular fares and rates but not to review discounted fares and rates. Another check on the level of fares will be the potential for competition created by new entrants gaining access to the market under the pro-competitive entry test proposed for the new regime.

longueur d'année mais que n'ont pas à assumer les transporteurs du Sud. Les témoins ont souligné l'injustice d'une telle situation, qui pourrait les priver d'un service à longueur d'année. Le critère de l'intérêt public prévu dans la politique proposée vise à remédier à ce problème, puisqu'il permettrait de contrôler l'entrée de nouveaux transporteurs aériens sur les marchés o cela pourrait entraîner une baisse marquée du niveau de service.

## RECOMMENDATION

4. Le Comité recommande que le nouveau régime réglementaire qui s'appliquera dans le Nord et les régions éloignées prévoit l'application du critère de l'intérêt public (c.à-d. l'inversion de la charge de la preuve) en ce qui concerne l'entrée sur le marché.

## RÉSUMÉ

En résumé, le Comité croit que les régions éloignées et le Nord du Canada sont différents du Sud du Canada et, partant, méritent une attention particulière. D'autre part, le Comité a pu constater que les témoins ne veulent pas d'un contexte entièrement réglementé; ils préfèrent un régime de réglementation modifié qui, selon eux, accroîtra la concurrence et entraînera peut-être l'abaissement des tarifs aériens et l'amélioration des services. Ils accordent la préférence au régime de réglementation modifié qui a été proposé, parce qu'il est moins radical et qu'on pourrait en évaluer l'incidence sur le Nord et les régions éloignées. C'est pourquoi le Comité souscrit au nouveau régime de réglementation proposé pour le Nord et les régions éloignées, sous réserve des exceptions déjà mentionnées.

## RECOMMENDATION

5. Le Comité recommande d'adopter le nouveau régime de réglementation proposé pour le Nord et les régions éloignées, sous réserve des exceptions mentionnées.

## II - TARIFS-VOYAGEURS ET TARIFS-MARCHANDISES

De nombreux témoins se sont dits inquiets des tarifs élevés exigés dans le Nord. Calculés au mille, les frais de transport sont, en règle générale, plus élevés dans le Nord que dans le Sud. Beaucoup de témoins ont reconnu que les frais d'exploitation des services de transport aérien dans le Nord sont élevés, ce qui fait monter les tarifs. Toutefois, comme les habitants du Nord sont largement tributaires des services de transport aérien (dans bien des cas, ils n'ont accès à aucun autre moyen de transport), les tarifs devraient, de l'avis des témoins, être maintenus au plus bas niveau possible, sans pour autant menacer la viabilité des transporteurs.

Aux termes du régime proposé en mars dernier, les tarifs exigés dans le Nord seront réglementés. L'organisme de réglementation pourra examiner, sur réception d'une plainte, les tarifs réguliers et les majorations de prix, mais pas les tarifs réduits. L'accroissement de la concurrence qu'entraînera probablement l'arrivée sur le marché de nouveaux transporteurs qui répondront au critère d'entrée proposé permettra également de contrôler la hausse des tarifs.

The Committee is very concerned about the high level of fares and rates in the North and believes that in the future it will be necessary to regulate fares and rates. It also believes that a review mechanism must be included in the legislation to provide for effective examination of the level of, and increases in, regular fares and rates.

The Committee also heard evidence that the fares of a majority of air passengers travelling in the North are either paid for by government or business and that high fares prevent many resident northerners from using air services within the North for personal reasons such as visiting friends and relatives. This is especially true for native residents who have relatives living in other northern communities. We are very concerned about this situation and believe that the Government should undertake a study to determine how existing fares prevent northern residents from using air services for personal inter-community travel and what might be done to assist residents to use air services in this way.

The March proposal also suggests it may not be necessary to have carriers routinely file fares and rates with the new Agency as long as the carrier is required to maintain records of its tariffs at its business offices and that it make them available to the new Agency on request. The Committee believes that routine filing of fares and rates is not necessary as long as carriers are required to maintain records of all of their passenger and freight tariffs (including discount fares and rates) at their business offices and that these records be open to public scrutiny and available to the Agency on request. In addition, the Committee believes that confidential contracts should also be made available to the Agency on request.

### RECOMMENDATIONS

6. The Committee recommends that both the level of and increase in regular passenger fares and freight rates be subject to review on complaint and that the review mechanism be included in the legislation to provide for an effective examination of the complaint.
7. The Committee recommends that the Government undertake a study to determine how existing fares prevent northern residents from using air services for personal inter-community travel and what might be done to assist residents to use air services in this way.
8. The Committee recommends that it is not necessary for carriers to routinely file passenger fares and freight rates with the new Agency but that carriers be required by legislation to maintain records of all of their passenger and freight tariffs (including discount fares and rates) at their business offices and that these records be open to public scrutiny and available to the Agency on request. Further it is recommended that confidential contracts be made available to the Agency on request.

### III - SUBSIDY

The Government's proposal of March 1986 calls for a provision to allow the Minister of Transport, if he so decides,

Le Comité est fort préoccupé par le niveau élevé des tarifs exigés dans le Nord et croit qu'il sera nécessaire de les réglementer. De plus, il pense qu'un mécanisme d'examen doit être incorporé dans la loi de façon à garantir l'examen des tarifs réguliers et des majorations.

Des témoins ont aussi déclaré au Comité que la plupart des passagers des transporteurs aériens voyagent dans le Nord aux frais de l'État ou de leur employeur et que le coût élevé des billets empêche de nombreux habitants du Nord de s'y déplacer par avion pour des raisons personnelles, par exemple, pour visiter des amis ou des parents. C'est le cas des autochtones qui ont des parents dans d'autres collectivités du Nord. Le Comité est préoccupé par cette situation et estime que le gouvernement devrait entreprendre une étude pour déterminer jusqu'à quel point le coût actuel des billets d'avion dissuade les habitants du Nord de se déplacer d'une collectivité à l'autre pour des raisons personnelles, et quelles mesures il pourrait prendre pour les aider à recourir aux services de transport aérien à cette fin.

Dans l'énoncé de principes, on ne juge pas nécessaire d'obliger les transporteurs à soumettre leurs tarifs au nouvel organisme de réglementation, pour autant qu'ils conservent dans leurs bureaux d'affaires les registres de ces tarifs et autorisent le nouvel organisme à les consulter sur demande. Le Comité partage cet avis, mais tient à ajouter que les registres des transporteurs devraient inclure tous les tarifs-voyageurs et tarifs-marchandises (y compris les tarifs réduits), pouvoir faire l'objet d'un examen public et être consultés, sur demande, par l'organisme de réglementation. Le Comité croit en outre que cet organisme devrait aussi pouvoir examiner, sur demande, les contrats confidentiels.

### RECOMMENDATIONS

6. Le Comité recommande qu'on soumette à un examen, sur réception d'une plainte, les tarifs-voyageurs et les tarifs-marchandises réguliers et les majorations de tarifs, et qu'on incorpore le mécanisme d'examen dans la loi de façon à garantir l'examen efficace des plaintes.
7. Le Comité recommande au gouvernement d'entreprendre une étude visant à déterminer dans quelle mesure les tarifs actuels empêchent les résidents du Nord de se déplacer par avion dans cette région pour des raisons personnelles et à envisager des moyens de les aider à utiliser les services de transport aérien à cette fin.
8. Le Comité estime qu'il n'est pas nécessaire d'obliger les transporteurs à soumettre leurs tarifs au nouvel organisme de réglementation, mais qu'il faudrait les obliger, en vertu de la loi, à conserver dans leurs bureaux d'affaires les registres de tous leurs tarifs-voyageurs et tarifs-marchandises (y compris les tarifs réduits), ces registres pouvant faire l'objet d'un examen public et être consultés, sur demande, par le nouvel organisme de réglementation. Le Comité recommande en outre que cet organisme puisse aussi examiner, sur demande, les contrats confidentiels.

### III - SUBVENTIONS

La proposition gouvernementale de mars 1986 contient une disposition aux termes de laquelle le ministre des Transports



to provide through a tendering process a temporary subsidy for an air service where a northern or remote community has lost its only air service. It was stressed in the proposal that these subsidies are not an essential air service subsidy program. They are to be provided only in cases of urgent necessity and will be offered only after it has been determined that no other carrier is willing to operate the service without a subsidy.

Generally, we found acceptance for the subsidy provision although we must point out that air carriers mostly do not favour direct subsidies. Nevertheless, we believe that a subsidy provision is required for cases of urgent necessity in order to ensure the continuation of service to northern or remote locations.

### RECOMMENDATION

9. The Committee recommends that a provision be incorporated in legislation to allow the Minister of Transport to provide a temporary subsidy through tender for an air service where a northern or remote community has lost its only air service.

### V - AIRLINE SAFETY

During the hearings in the North the Committee heard numerous references to the fact that safety could be compromised under a deregulated environment or even under the modified regulatory regime as is currently proposed for northern air services. Witnesses were concerned that the move towards increased competition under the new regulatory regime would mean that carriers could cut corners with regard to safety in order to save money; that cut rate operators may enter the market and jeopardize safety; and that there would not be enough inspectors to properly monitor the situation.

This concern was also raised before the Committee when it held hearings on *Freedom to Move* in October-November, 1985. At that time the Committee noted the emphatic statement made by the Minister of Transport in the Preface to *Freedom to Move* regarding transportation safety. He stated:

I would like to indicate unequivocally that the Government will neither propose nor permit any economic regulatory reform that might be detrimental to safety standards.

Obviously, from the testimony we heard, there is still a concern over airline safety, in spite of the two recommendations we made concerning safety, in our Report *Freedom to Move: Change, Choice, Challenge*. These two recommendations were:

- that the Government give priority to the provision of the necessary human and technical resources to the Minister of Transport to ensure that safety will not be compromised in a more competitive transportation industry.
- that considering the importance of having a safe transportation system, the Government give serious consideration to the inclusion of safety in the new

pourrait décider d'accorder, par voie d'adjudication, une subvention temporaire au titre du transport aérien si une collectivité du Nord ou d'une éloignée n'était plus desservie par aucun transporteur aérien. Il est précisé dans l'énoncé qu'il ne s'agirait pas là d'un programme de subvention des services aériens essentiels. Les subventions seraient accordées uniquement dans les cas d'urgence, une fois qu'il aurait été établi qu'aucun autre transporteur ne consent à desservir la collectivité à moins de recevoir une subvention à cette fin.

De façon générale, le Comité souscrit à l'octroi de subventions, mais il tient à souligner que les transporteurs aériens s'opposent pour la plupart au versement de subventions directes. Néanmoins, l'octroi de subventions doit être prévu dans les cas d'urgence afin d'assurer le maintien des services de transport aérien dans le Nord et les régions éloignées.

### RECOMMENDATION

9. Le Comité recommande d'inclure dans la loi une disposition autorisant le ministre des Transports à accorder, par voie d'adjudication, des subventions temporaires afin d'encourager les transporteurs aériens à desservir les collectivités du Nord ou des régions éloignées qui ne bénéficient plus d'aucun service de transport aérien.

### IV - SÉCURITÉ AÉRIENNE

Au cours des audiences dans le Nord, on a maintes fois répété au Comité que la déréglementation et même le régime de réglementation modifié risquaient de compromettre la sécurité aérienne. Dans une situation plus concurrentielle, ont affirmé des témoins, la sécurité pourrait être sacrifiée au profit, de nouveaux exploitants qui offriraient des tarifs réduits pourraient compromettre la sécurité, et il pourrait ne pas y avoir suffisamment d'inspecteurs pour surveiller la situation.

Le Comité avait déjà entendu ces arguments lorsqu'il a tenu des audiences sur le document intitulé *Aller sans entraves* en octobre et en novembre 1985. À ce moment, il avait noté l'affirmation catégorique faite par le ministre des Transports dans la préface de ce document au sujet de la sécurité. Le Ministre avait déclaré:

J'aimerais indiquer sans équivoque que le gouvernement n'entend ni proposer ni accepter de réforme qui puisse réduire le niveau de sécurité.

De toute évidence, d'après les témoignages entendus, la sécurité aérienne demeure un sujet de préoccupation, malgré les deux recommandations touchant la sécurité que le Comité a faites dans son rapport intitulé *Aller sans entraves: Quelle voie prendre?*. Ces deux recommandations étaient les suivantes:

- que le gouvernement accorde en priorité les ressources humaines et techniques nécessaires au ministre des Transports, pour veiller à ce que la sécurité ne soit pas compromise par l'augmentation de la concurrence dans le secteur des transports;
- compte tenu de l'importance de la sécurité dans notre réseau de transport [...], que le gouvernement étudie sérieusement la possibilité d'inclure cette question dans la

statement of policy objectives to be included in the new legislation to amend the National Transportation Act.

It is the opinion of the Committee that in addition to 1 reemphasizing these earlier recommendations we must go further to reaffirm that safety will not be compromised no matter what form of regulatory regime is adopted. To this end, the Committee wishes to expand upon its first recommendation by urging the Government to ensure that sufficient funds are made available so that enough inspectors are provided to ensure that an adequate safety program is maintained for northern and remote air services. In addition, we believe that the Department of Transport should review its auditing and monitoring procedures for assessing the effectiveness of the Department's air safety programs in the North. Indeed we would go further and suggest that an external agency should be involved in this process.

## RECOMMENDATION

10. The Committee recommends that sufficient funds be made available to ensure that an adequate number of inspectors are available for the proper operation of the air safety program in the North and remote areas.
11. The Committee recommends that the Department of Transport review its auditing and monitoring procedures for determining the effectiveness of its air safety programs in northern and remote areas, and consideration should be given to the involvement of an external agency in this process.

## V - PROVISION OF TRANSPORTATION INFRASTRUCTURE

### A. Air

Throughout the hearings the Committee heard testimony regarding the inadequacy of transportation infrastructure in the North. This was especially true with regard to airports and associated facilities such as runways and communications facilities. Specifically, concerns were raised over the termination of *The Arctic Air Facilities Policy*, which was introduced in 1974 for five years to provide airport facilities including runways, terminal buildings and lighting at 51 locations in the Yukon and Northwest Territories. Arctic construction problems, along with long lead times for logistics planning restricted development schedules and necessitated an extension of the program until 31 March 1983. When the Policy expired, 13 of the original 51 communities had not benefited from the program. It was stated by witnesses in the Northwest Territories that 11 of the 36 communities in that region eligible for improvements under this Policy are without the minimum infrastructure required for safe, regular and reliable air service. Nine of these communities have no acceptable year-round alternative means of transportation.

We heard during our hearings that the Air Transport Committee's (ATC) Final Report in 1985 on the *Adequacy of Air Services in Northern and Remote Areas* concluded that

version révisée des objectifs de la politique des transports, qui fera partie de la législation modifiant la *Loi nationale sur les transports*.

Le Comité croit qu'il doit insister à nouveau non seulement sur ces recommandations, mais aussi sur le fait que le niveau de sécurité ne sera pas réduit, quel que soit le régime adopté. À cette fin, le Comité désire ajouter à sa première recommandation en demandant instamment au gouvernement d'accorder tous les crédits nécessaires pour qu'on dispose du nombre d'inspecteurs voulu pour mettre en oeuvre un programme de sécurité efficace dans les régions éloignées et dans le Nord. En outre, nous estimons que le ministère des Transports devrait examiner les méthodes de vérification et de surveillance qu'il emploie pour évaluer l'efficacité de ses programmes de sécurité aérienne dans le Nord. En fait, nous irions jusqu'à proposer qu'un organisme externe participe à cet examen.

## RECOMMANDATIONS

10. Le Comité recommande d'octroyer tous les crédits nécessaires pour que les inspecteurs chargés de surveiller l'application du programme de sécurité aérienne dans les régions éloignées et dans le Nord soient en nombre suffisant.
11. Le Comité recommande que le ministère des Transports examine les méthodes de vérification et de surveillance qu'il emploie pour déterminer l'efficacité de ses programmes de sécurité aérienne dans les régions éloignées et dans le Nord et qu'on envisage de faire participer un organisme externe à cet examen.

## V - INFRASTRUCTURE DES TRANSPORTS

### A. Transport aérien

Au cours des audiences, le Comité a entendu des témoignages sur la médiocrité de l'infrastructure des transports dans le Nord, notamment des installations aéroportuaires et annexes comme les pistes d'atterrissage et les réseaux de communication. On s'est plus précisément interrogé sur l'expiration de la *Politique relative aux installations aéroportuaires dans l'Arctique*, qui est entrée en vigueur en 1974 pour cinq ans afin de doter 51 localités du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest d'installations aéroportuaires, y compris des pistes d'atterrissage, des aérogares et des dispositifs d'éclairage. Des problèmes de construction dans l'Arctique ainsi que de longs délais de planification logistique ont contrecarré les plans de mise en chantier et nécessité une reconduction du programme jusqu'au 31 mars 1983. Lorsque la politique a expiré, 13 des 51 collectivités visées à l'origine n'avaient toujours pas tiré parti du programme. Des témoins ont déclaré que dans les Territoires du Nord-Ouest, 11 des 36 collectivités admissibles à des améliorations prévues aux termes de cette politique étaient toujours privées de l'infrastructure minimale nécessaire pour assurer des services aériens sûrs, réguliers et fiables. Neuf d'entre elles ne disposent d'aucun autre moyen de transport acceptable fonctionnant à longueur d'année.

Au cours de nos audiences, des témoins ont déclaré que dans son rapport final de 1985 intitulé *Les services aériens des régions éloignées et du Nord sont-ils adéquats?*, le Comité des



airport facilities in many northern communities are inadequate, and recommended that the Minister of Transport reinstate a program to provide the needed infrastructure and services without delay. In addition, the Committee heard evidence that the Canadian Aviation Safety Board found that the lack of adequate airport facilities and services to be contributing factors in fatal aircraft accidents at two communities where airport development did not proceed. It recommended that the needed facilities and services be provided in all communities where they do not already exist.

From the testimony presented, and given the fact that carriers often have to cope with severe flying conditions into northern and remote centres, the Committee is of the opinion that consideration should be given to reestablishing a program to provide an adequate level of infrastructure to ensure safe and reliable service to and from communities in the North and remote areas.

## RECOMMENDATION

12. The Committee recommends that *The Arctic Air Facilities Policy* (or an equivalent program) be reestablished to develop a safe and reliable airport system in northern and remote areas.

## B. Marine and Surface

Most of the evidence the Committee heard was devoted to air transportation. However, the Committee also heard some evidence regarding marine and surface transportation needs in the North.

With respect to marine transportation, the Committee heard evidence that docks and loading facilities are nonexistent in many locations in the North and that facilities along the MacKenzie River require upgrading and in some cases initial construction. What was frustrating for the witnesses was the fact that they felt that no federal departments appear to exercise their mandate in the North with the same vigor as is evident in the South. The North is looking to the federal marine component of Transport Canada and the Department of Fisheries and Oceans to establish the basic marine infrastructure.

Regarding surface transportation, numerous witnesses before the Committee stated that more funding should be available to construct, extend and upgrade the road system in the North. They stressed that a good road system is vital to the overall economic development of certain regions in the North.

Based upon the evidence heard, the Committee is not in a position to respond in a definitive manner to the concerns expressed regarding marine and surface transportation policy and infrastructure in the North. Nevertheless, what is clear to the Committee is that the next century will see substantial development of the North's rich storehouse of resources. To complement this, the North will need a sophisticated and

transports aériens (CTA) en était arrivé à la conclusion que dans de nombreuses collectivités du Nord, les installations aéroportuaires laissent à désirer; il recommandait donc que le ministre des Transports lance un nouveau programme visant à permettre aux collectivités visées d'obtenir l'infrastructure et les services nécessaires sans plus tarder. En outre, des témoins ont déclaré au Comité que le Bureau canadien de la sécurité aérienne a constaté que l'absence d'installations et de services aéroportuaires acceptables avait contribué à provoquer des accidents d'avion mortels dans deux collectivités o des travaux n'avaient pas été entamés. Le Bureau a recommandé que les installations et les services nécessaires soient fournis dans toutes les collectivités o ils n'existent pas déjà.

En se fondant sur les témoignages recueillis, et compte tenu du fait que les conditions de vol dans le Nord et dans les régions éloignées sont souvent difficiles, le Comité estime qu'il faudrait envisager de rétablir un programme visant à doter les collectivités du Nord et des régions éloignées d'une infrastructure permettant d'y assurer des services sûrs et fiables.

## RECOMMENDATION

12. Le Comité recommande que la *Politique relative aux installations aéroportuaires dans l'Arctique* soit rétablie (ou qu'un programme équivalent soit mis en oeuvre) afin qu'on puisse doter le Nord et les régions éloignées d'un réseau aéroportuaire sûr et fiable.

## B. Transport maritime et transport terrestre

La plupart des témoignages que le Comité a entendus portaient sur la question du transport aérien, mais certains d'entre eux traitaient des besoins en matière de transport maritime et de transport terrestre dans le Nord.

Pour ce qui est du transport maritime, le Comité a entendu des témoins déclarer qu'il n'existe ni quai ni installation de chargement dans de nombreuses localités du Nord; en outre, les installations se trouvant le long du fleuve MacKenzie ont besoin d'être rénovées et, dans certains cas, il faudrait en construire de nouvelles. Ces témoins se sont montrés fort déçus, car ils avaient l'impression que dans le Nord, aucun ministère du gouvernement fédéral ne semble exercer son mandat avec autant de vigueur que dans le Sud. Les habitants du Nord espèrent que le secteur maritime du ministère des Transports et le ministère des Pêches et des Océans doteront le Nord de l'infrastructure maritime de base dont il a besoin.

En ce qui concerne le transport terrestre, de nombreux témoins qui ont comparu devant le Comité ont déclaré qu'il faudrait consacrer plus de fonds à la construction, au prolongement ou à la réfection du réseau routier du Nord. Ils ont souligné qu'un bon réseau routier est essentiel au développement économique de certaines régions du Nord.

Les témoignages que le Comité a recueillis ne lui ont pas permis de répondre d'une manière définitive aux préoccupations exprimées à l'égard de la politique et de l'infrastructure du transport maritime et du transport terrestre dans le Nord. Néanmoins, il ne faut aucun doute dans l'esprit du Comité que le riche bassin de ressources du Nord sera exploité activement au cours du siècle qui vient. Aussi faudra-t-il doter le Nord

efficient transportation system embracing all modes of transport.

The Committee does not see how this challenge can be met unless a comprehensive plan is developed for an integrated northern transportation system. Indeed the Committee believes the policy development and planning should start now and the resources, leadership and co-ordination can only come from the Federal Government. There must be a pulling together of all the agencies and departments concerned with the North in the common cause of developing an appropriate northern transportation system for the 21st century.

## RECOMMENDATION

13. The Committee recommends that immediate action be taken by the Government to develop an overall comprehensive plan for an integrated northern transportation system which will adequately serve the needs and people of the North in the next century.

## I - TAXATION AND USER PAY POLICY

Throughout the testimony, the Committee heard reference to the fact that taxes and the user pay policy of the Government as they relate to transportation should be eliminated in the North. Witnesses stated that the costs associated with transportation in the North are already high and that any increase in costs would place an undue hardship on the residents of this region. As an example of this, the user charges being contemplated under Bill C-75, an Act to amend the *Canada Shipping Act*, which would allow the Canadian Coast Guard to recover the cost of navigation services were cited. If this includes cost recovery for ice-breaking services, which has traditionally been borne by the Federal Government, it would likely mean passing these costs on to the customer (e.g., resulting in higher costs for food). Witnesses believe that such user pay initiatives would compound the cost-of-living disparities that already exist between northern and southern communities.

In relation to taxation it was pointed out that the Federal Government is considering the introduction of an air cargo tax by 1987. We were also told that small (18,000 lbs or less) private and corporate aircraft would be exempt from this tax. The testimony revealed that the exemption on small aircraft was not significant because most goods were transported on planes exceeding the 18,000 lb. limit. However, the exemption on corporate and private aircraft was cited as being discriminatory against commercial aircraft operators. This is due to the fact that commercial operators who would be taxed would be competing against corporate and private aircraft which would not be taxed. Therefore, cargos could be lost to the private carriers and drive some of the commercial operators out of the business. The end result could be a decrease in service by the scheduled carriers.

Therefore, the Committee believes that the introduction of an air cargo tax cannot be justified as it would place an undue burden on northern residents who already pay high prices.

d'un réseau de transport sophistiqué et efficace, englobant tous les moyens de transport.

Le Comité ne voit pas comment on pourra relever ce défi à moins de concevoir un programme complet axé sur l'aménagement d'un réseau de transport intégré dans le Nord. En fait, le Comité estime qu'il faudrait, dès maintenant, élaborer une politique et entreprendre la planification de ce réseau, et que le gouvernement fédéral est seul capable de prévoir les ressources voulues et d'assurer le leadership et la coordination nécessaires à cette fin. Tous les organismes et ministères concernés doivent unir leurs efforts afin que le Nord dispose, au XXI siècle, d'un réseau approprié de transport.

## RECOMMENDATION

13. Le Comité recommande au gouvernement de prendre immédiatement des mesures axées sur l'élaboration d'un programme complet d'aménagement d'un réseau de transport intégré dans le Nord, lequel permettra de répondre aux besoins du Nord et de sa population au cours du siècle qui vient.

## VI - TAXES ET FRAIS D'UTILISATION

Tout au long des audiences, des témoins ont déclaré que, dans le secteur des transports, les frais d'utilisation et les taxes devraient être supprimés dans le Nord. Les témoins ont ajouté que l'augmentation des coûts déjà élevés qui sont associés au transport dans le Nord serait hautement préjudiciable aux habitants de cette région. Ils ont cité à titre d'exemple les droits qu'on envisage d'imposer aux utilisateurs aux termes du projet de loi C-75, Loi modifiant la *Loi sur la marine marchande du Canada*, ce qui permettrait à la Garde côtière canadienne de recouvrer les frais engagés pour les services de navigation qu'elle assure. Si cette disposition visait également à recouvrer les frais engagés pour les services de brise-glace, que le gouvernement fédéral a assumés jusqu'à maintenant, les frais seraient vraisemblablement transférés aux clients (ce qui ferait augmenter le prix des denrées alimentaires, par exemple). Les témoins estiment que pareilles mesures élargiraient l'écart qui existe au niveau du coût de la vie entre les collectivités du Nord et celles du Sud.

Pour ce qui est des taxes, on a souligné que le gouvernement fédéral envisage d'introduire d'ici 1987 une taxe sur les marchandises transportées par voie aérienne. On nous a également déclaré que les petits appareils (18 000 livres ou moins), les appareils privés et ceux appartenant à des sociétés seraient exonérés de cette taxe. Les témoignages ont révélé que l'exception visant les petits appareils n'aurait pas d'effets majeurs, car la plupart des marchandises sont transportées à bord d'appareils de plus de 18 000 livres. On a toutefois déclaré que l'exception prévue pour les appareils privés ou appartenant à des sociétés serait discriminatoire à l'endroit des exploitants d'appareils commerciaux: devant lutter contre des concurrents exonérés de la taxe, les transporteurs commerciaux risqueraient de perdre une partie du marché et de devoir cesser leurs activités. Il en résulterait en fin de compte une réduction des services assurés par les transporteurs réguliers.

Le Comité estime donc qu'il n'y a pas lieu d'introduire une taxe sur les marchandises transportées par voie aérienne, car il en résulterait un fardeau indû pour les habitants du Nord, qui paient déjà des prix élevés.



The Committee also wishes to comment on the air passenger tax. In our earlier report on Freedom to Move we recommended that a ceiling be placed on the air passenger tax and this was adopted. The tax was set at 10% of the air fare up to a maximum of \$50. However, we still believe that this places an undue burden on those who travel in the North and remote areas because air travel there is relatively more expensive than in the South. In addition, northerners have less access to alternative means of transport. Because of this we believe that the air passenger tax should be eliminated for travellers in these areas.

While the Committee heard testimony calling for reduced user charges and less taxation we would be remiss if we did not comment on the cost recovery for air transport services in the North by the Federal Government. According to Transport Canada statistics the Government is assuming over 80% of the costs (for 1984/1985) of airport facilities and services provided by Transport Canada in the Arctic—excluding the costs of terminal air navigation services. In addition, landing fees have not been increased at Arctic airports since 1976 (and only once since 1957) while similar fees have been substantially increased at southern airports. As a result, landing fees at airports like Whitehorse and Yellowknife are 65% lower than they are at similar sized airports below the 60th parallel.

In spite of this, the ATC report on the *Adequacy of Air Services in Northern and Remote Areas* noted that if government were to further reduce or eliminate fees, taxes, charges etc., at airports throughout northern and remote areas, the total costs of travel could be lowered by as much as 15-20%.

The Committee sees considerable merit in this proposal as a means to lower travel costs in the North and remote areas. Furthermore, we want to emphasize that the Agency must ensure that any reduction in fees, taxes and charges must be passed on by the airlines to the users.

## RECOMMENDATIONS

14. The Committee recommends that government make every effort to further reduce or eliminate government fees, taxes and charges for northern and remote transportation services in order to lower the costs of transportation in these areas.
15. The Committee recommends that the proposed air cargo tax not be established in the North and remote areas.
16. The Committee recommends that the air passenger tax be eliminated for passengers travelling in northern and remote areas.
17. The Committee recommends that the Agency ensure that any reduction in fees, taxes and charges be passed on by the airlines to the users.

Le Comité désire également formuler des observations sur la taxe imposée aux passagers des services aériens. Dans notre rapport antérieur, *Aller sans entraves*, nous avons recommandé de plafonner cette taxe, recommandation qui a été adoptée. La taxe a été fixée à 10 p. 100 du tarif aérien, jusqu'à concurrence de 50 \$. Nous estimons néanmoins que cette taxe constitue un fardeau pour ceux qui voyagent dans le Nord et dans les régions éloignées, car les déplacements aériens y sont relativement plus coûteux que dans le Sud. En outre, les habitants du Nord ont moins facilement accès à d'autres moyens de transport. Nous estimons donc qu'il faudrait supprimer la taxe imposée à ceux qui se déplacent en avion dans ces régions.

Même si des témoins ont réclamé une réduction des droits d'utilisation et des taxes, le Comité s'en voudrait de passer sous silence la question du recouvrement des frais engagés par le gouvernement fédéral pour assurer des services de transport aérien dans le Nord. Selon une statistique du ministère des Transports, le gouvernement a assumé en 1984-1985 plus de 80 p. 100 des frais engagés par le ministère des Transports pour fournir des installations et des services aéroportuaires dans l'Arctique, à l'exception des frais engagés pour assurer des services de navigation aérienne. En outre, dans les aéroports de l'Arctique, les droits d'atterrissage n'ont pas augmenté depuis 1976 (et ont été majorés seulement une fois depuis 1957), tandis qu'ils ont considérablement augmenté dans les aéroports du Sud. Ainsi, les droits d'atterrissage dans des aéroports comme ceux de Whitehorse et de Yellowknife se situent à 65 p. 100 de moins que dans des aéroports de taille semblable au sud du 60 parallèle.

En dépit de cela, dans son rapport intitulé *Les services aériens des régions éloignées et du Nord sont-ils adéquats?*, le CTA a noté que si le gouvernement réduisait davantage, voire supprimait droits et taxes dans les aéroports du Nord et des régions éloignées, les frais de déplacement diminueraient jusqu'à 15 ou 20 p. 100.

Le Comité estime que cette proposition est très valable, car elle permettrait de réduire les frais de déplacement dans ces régions. Il désire en outre souligner que l'organisme de réglementation devra s'assurer que les compagnies aériennes font bénéficier les utilisateurs de toute réduction des droits et des taxes qui leur est consentie.

## RECOMMANDATIONS

14. Le Comité recommande au gouvernement de déployer tous les efforts voulus pour réduire ou même supprimer les droits et les taxes imposés sur les services de transport assurés dans le Nord et les régions éloignées, afin d'y réduire les frais de transport.
15. Le Comité recommande de ne pas imposer de taxe sur les marchandises transportées par voie aérienne dans le Nord et les régions éloignées.
16. Le Comité recommande la suppression de la taxe imposée à ceux qui se déplacent en avion dans le Nord et dans les régions éloignées.
17. Le Comité recommande que l'organisme de réglementation s'assure que les compagnies aériennes font bénéficier les utilisateurs de toute réduction des droits et des taxes qui leur est consentie.

## VII - NATIVE PEOPLES

The Committee heard representations calling for the training of Native Peoples for airline jobs so as to increase their employment in the air transportation industry, and the increased use of Native Peoples' languages in the provision of air services. We were reminded that the Air Transport Committee's *Final Report on The Adequacy of Air Service in Northern and Remote Areas* had recommended training programs and the increased use of Native Peoples' languages and were told that it did not appear that these recommendations had been acted upon. We are, however, aware that the Minister of Transport has recently signed an accord with the Minister of Education for the Northwest Territories which provides for the training of Native Peoples for aviation-related jobs at Transport Canada sites in the Northwest Territories and encourages native-owned businesses to seek contracts with the Department of Transport.

The Committee applauds this initiative but wishes to go further by strongly endorsing the ATC recommendations on Native Peoples' training programs for airline jobs and the increased use of Native Peoples' languages in the provision of air services and believes they should be acted upon immediately. In addition we would like to point out that under the proposed regulatory regime, carriers should be more responsive to the needs of the communities they serve. Otherwise, other carriers who are more willing to do so will be able to enter the market with the support of the communities.

### RECOMMENDATION

18. The Committee supports the initiatives already taken to enhance Native Peoples' employment opportunities, but wishes to go further by endorsing the recommendations of the Air Transport Committee with respect to the establishment of training programs to provide Native Peoples with the skills necessary for employment in the airline industry and to the increased use of Native Peoples' languages in the provision of airline services and calls for the recommendations to be acted upon immediately.

## VIII - NORTHERN MARINE REGULATION

The Committee heard support for the *Freedom to Move* proposal that annual licences for marine services to resupply northern communities be replaced by licences issued for indefinite periods. This change will remove from the carriers the time-consuming burden of making an application every year and will give them more certainty in planning and providing their services. The Committee believes that issuing licences of a longer duration will contribute to the streamlining of the regulatory process and is the correct approach to adopt.

## VII - POPULATIONS AUTOCHTONES

Des témoins ont demandé que des autochtones puissent recevoir une formation pour occuper des postes au sein de sociétés aériennes; ils ont également demandé qu'on fasse un usage plus répandu des langues autochtones pour assurer les services aériens. On nous a rappelé que dans son rapport final intitulé *Les services aériens des régions éloignées et du Nord sont-ils adéquats?*, le Comité des transports aériens avait recommandé d'établir des programmes de formation et de faire un usage plus répandu des langues autochtones, mais on nous a dit que le gouvernement semblait ne pas avoir donné suite à ces recommandations. Nous savons toutefois que le ministre des Transports a récemment signé avec le ministre de l'Éducation des Territoires du Nord-Ouest un accord prévoyant la formation d'autochtones en vue de permettre à ces derniers d'occuper des postes associés à l'aviation dans des endroits des Territoires du Nord-Ouest où Transports Canada offre des services; cet accord vise aussi à encourager les entreprises autochtones à chercher à conclure des marchés avec le ministère des Transports.

Le Comité se réjouit de cette initiative, mais désire aller plus loin et appuyer vivement les recommandations formulées par le CTA, estimant qu'il faudrait immédiatement y donner suite. En outre, nous désirons souligner que, selon la réglementation proposée, les transporteurs devraient être davantage à l'écoute des besoins des collectivités qu'ils desservent, à défaut de quoi d'autres transporteurs mieux disposés pourront entrer sur le marché avec l'appui des collectivités.

### RECOMMANDATION

18. Le Comité appuie les initiatives qui ont déjà été prises pour accroître les perspectives d'emploi des autochtones, mais désire aller plus loin et souscrire aux recommandations formulées par le Comité des transports aériens au sujet de la mise en oeuvre de programmes de formation visant à permettre aux autochtones d'acquérir les compétences nécessaires pour travailler dans le secteur du transport aérien, et de l'accroissement de l'usage des langues autochtones pour assurer la prestation de services aériens; le Comité demande également que le gouvernement donne suite immédiatement à ces recommandations.

## VIII - RÉGLEMENTATION DU TRANSPORT MARITIME DANS LE NORD

Des témoins ont appuyé la proposition formulée dans le document *Aller sans entraves* et voulant que les permis annuels de ravitaillement des collectivités du Nord soient remplacés par des permis d'une durée indéterminée. Cette modification éviterait aux transporteurs maritimes de demander un permis chaque année et leur permettrait de planifier leurs services avec plus de certitude. Le Comité estime que la délivrance de permis valables pour une plus longue durée permettrait de rationaliser la réglementation et qu'il s'agit là de la meilleure solution à adopter.



## RECOMMENDATION

19. The Committee recommends that licences for marine services to resupply northern communities be issued for longer fixed periods.

## IX - MONITORING

The March proposal stated that as part of the overall review of the *Freedom to Move* legislation there will be a special review of the air policy for northern and remote air services to determine if the regime should be continued, modified or terminated. We support the idea of a special review of the air regulatory regime as part of the general review of the *Freedom to Move* legislation.

The Committee also heard from a number of witnesses that there should be on-going monitoring of air services in the North by the new Agency. They emphasized that the monitoring should involve regular consultation between members of the Agency, carriers and the communities. We believe that the Agency should be given a mandate for on-going monitoring of air services in the North and that a special office within the Agency be established to fulfill this responsibility. The Committee thinks that the monitoring process should be more than just a statistical analysis and that it should involve regular consultations with users, communities and carriers. Because of the different characteristics of the various regions in the North we believe that the monitoring would also be more effective if it were done on a regional basis. We believe that the monitoring should look at, among other things, the levels of, and increases in, passenger fares and freight rates; the level and quality of service including equipment type, frequency of service, and convenience in terms of departure and arrival times, and the ability to make round trips within a reasonable period of time; the degree of competition; and industry structure and performance.

We also heard testimony that marine services in the North should be monitored on an on-going basis and we endorse this suggestion.

## RECOMMENDATIONS

20. The Committee recommends that there be a special review of the modified regulatory regime as part of the overall review of regulatory reform.
21. The Committee recommends that the new Agency be given a mandate to monitor air and marine services in the North on an on-going basis; that a special office be established in the new Agency to carry out this responsibility; and that monitoring involve regular consultations with users, communities and carriers.

## RECOMMANDATION

19. Le Comité recommande que les permis de ravitaillement des collectivités du Nord qui sont délivrés aux transporteurs maritimes soient valables pour une plus longue durée.

## IX - SURVEILLANCE

Dans l'énoncé de principes du mois de mars, on proposait de se livrer, dans le cadre de l'examen global de la législation découlant du document *Aller sans entraves*, à un examen spécial de la politique concernant les services aériens assurés dans le Nord et dans les régions éloignées, afin de déterminer s'il faudrait maintenir le régime réglementaire, le modifier ou y mettre fin. Nous souscrivons à cette proposition.

Un certain nombre de témoins ont déclaré au Comité que le nouvel organisme de réglementation devrait surveiller constamment les services aériens du Nord. Ils ont souligné que les membres de l'organisme, les transporteurs et les collectivités devraient se consulter régulièrement à ce sujet. Nous estimons que l'organisme devrait avoir pour mandat de surveiller constamment les services aériens du Nord et qu'il devrait créer un bureau spécial chargé de s'acquitter de cette responsabilité. Le Comité pense que le processus de surveillance ne devrait pas se réduire à une simple analyse statistique et que les utilisateurs, les collectivités et les transporteurs devraient être consultés régulièrement à cet égard. Étant donné les caractéristiques propres aux diverses régions du Nord, nous sommes également d'avis que cette surveillance serait plus efficace si elle s'effectuait par région. Il faudrait surveiller entre autres les tarifs- passagers et les tarifs-marchandises, de même que leurs augmentations; le niveau et la qualité des services offerts, y compris le genre d'équipement utilisé, la fréquence des services, la commodité des horaires et la possibilité de faire un aller-retour dans un délai raisonnable; le degré de concurrence; et enfin, la structure et le rendement de l'industrie.

Des témoins nous ont également déclaré qu'il faudrait surveiller constamment les services maritimes du Nord; nous souscrivons à cette proposition.

## RECOMMANDATIONS

20. Le Comité recommande que soit mené un examen spécial du régime de réglementation modifié, dans le cadre de l'examen global de la réforme de la réglementation.
21. Le Comité recommande que le nouvel organisme de réglementation ait pour mandat de surveiller constamment les services aériens et maritimes du Nord, qu'il crée un bureau chargé de s'acquitter de cette responsabilité et que les utilisateurs, les collectivités et les transporteurs soient régulièrement consultés à ce sujet.

## APPENDIX A

## ANNEXE A

## WITNESSES

## WHO APPEARED AND SUBMITTED BRIEFS BEFORE THE COMMITTEE

FROM THE	ISSUE	DATE
<b>AERO ARCTIC HELICOPTERS LTD.</b> Robert O'Connor, President	51	May 10, 1986
<b>AIR NORTH CHARTER LTD.</b> Joseph T. Sparling, President	51	May 13, 1986
<b>CALM AIR</b> Arnold Morberg, President Joe Barnsley, Counsel	51	May 8, 1986
<b>COUNCIL OF THE NORTHWEST TERRITORIES</b> Honourable Doug Tacak-Curley, Minister	51	May 8, 1986
<b>CITY OF YELLOWKNIFE</b> Mayor Mike McGrath Brian Chamber, City Clerk	51	May 10, 1986
<b>DEPARTMENT OF COMMUNITY AND TRANSPORTATION SERVICES OF YUKON</b> Honourable Piers McDonald, Minister André Gagnon, Deputy Minister	51	May 13, 1986
<b>GOVERNMENT OF THE NORTHWEST TERRITORIES</b> Honourable Tom Butter, Minister Department of Government Services Norm Phillpot, Chief, Supply and Services Department of Government Services Roger Connelly, Assistant Regional Director Inuvik Region John Hill, Chairman of the Road Committee	51	May 12, 1986
<b>HAMLET COUNCIL OF RANKIN INLET</b> Jack Anawak, Mayor	51	May 8, 1986
<b>HAY RIVER TOWN COUNCIL</b> Henry Descheemacker, Town Councillor Justin French, Economic Development Planner	51	May 10, 1986
<b>INUVIK CHAMBER OF COMMERCE</b> Doug Billingsley, President	51	May 12, 1986
<b>KEEWATIN CHAMBER OF COMMERCE</b> Jack Anawak, representative of Chamber of Commerce	51	May 8, 1986
<b>KEEWATIN INUIT ASSOCIATION</b> Peter Ernerk, President	51	May 8, 1986
<b>NORTHERN AIR TRANSPORT ASSOCIATION</b> John Crichton, President	51	May 10, 1986

## TÉMOINS

## QUI ONT COMPARU DEVANT LE COMITÉ ET ONT SOUMIS UN MÉMOIRE

DE/DU/DE LA	FASCICULE	DATE
« <b>AERO ARCTIC HELICOPTER LTD.</b> » Robert O'Connor, président	51	10 mai 1986
« <b>AIR NORTH CHARTER LTD.</b> » Joseph T. Sparling, président	51	13 mai 1986
<b>L'ASSOCIATION DES INUIT DU KEEWATIN</b> Peter Ernerk, président	51	18 mai 1986
<b>L'ASSOCIATION DES MUNICIPALITÉS DES TERRITOIRES DU NORD-OUEST</b> Walter Kudelik, président Anita Perry, directeur exécutif	51	10 mai 1986
<b>L'ASSOCIATION DES TRANSPORTS AÉRIENS DU NORD</b> John Crichton, président	51	10 mai 1986
« <b>CALM AIR</b> » Arnold Morberg, président Joe Barnsley, conseiller	51	8 mai 1986
<b>CAUCUS PROGRESSISTE CONSERVATEUR DU YUKON</b> Doug Phillips, critique en matière de transport	51	13 mai 1986
<b>CHAMBRE DE COMMERCE DE INUVIK</b> Doug Billingsley, président Dick Hill, directeur exécutif	51	12 mai 1986
<b>CHAMBRE DE COMMERCE DES TERRITOIRES DU NORD-OUEST</b> Alex Morrison	51	10 mai 1986
<b>CHAMBRE DE COMMERCE DE YELLOWKNIFE</b> Len Jason, ancien président Tes Hamer, présidente du conseil d'administration du groupe de développement et des affaires gouvernementales	51	10 mai 1986
<b>CHAMBRE DES MINES DES TERRITOIRES DU NORD-OUEST</b> Dave Nutter, Directeur général	51	10 mai 1986
<b>CHAMBRE DE COMMERCE DU KEEWATIN</b> Jack Anawak, représentant de la Chambre de commerce	51	8 mai 1986
<b>CHAMBRE DES MINES DU YUKON</b> Wayne Reid, directeur	51	13 mai 1986
<b>CONSEIL DES AFFAIRES DES TERRITOIRES DU NORD-OUEST</b> B. James Britton, secrétaire	51	10 mai 1986



<b>NORTHWEST TERRITORIAL AIRWAYS LTD.</b>	51	May 10, 1986	<b>CONSEIL MUNICIPAL DE HAY RIVER</b>	51	10 mai 1986
Robert Engle, Chairman and President			Henry Descheemaker, conseiller municipal		
<b>NORTHWEST TERRITORIES ASSOCIATION OF MUNICIPALITIES</b>	51	May 10, 1986	Justin French, planificateur en développement économique		
Walter Kudelik, President			<b>CONSEIL MUNICIPAL DU HAMEAU DE RANKIN INLET</b>	51	8 mai 1986
Anita Perry, Executive Director			Jack Anawak, maire		
<b>NORTHWEST TERRITORIES BUSINESS COUNCIL</b>	51	May 10, 1986	<b>FÉDÉRATION DU TRAVAIL DES TERRITOIRES DU NORD-OUEST</b>	51	10 mai 1986
B. James Britton, Secretary			Dave Johnston, président		
<b>NORTHWEST TERRITORIES CHAMBER OF COMMERCE</b>	51	May 10, 1986	<b>GOVERNEMENT DES TERRITOIRES DU NORD-OUEST</b>	51	12 mai 1986
Alex Morrison			L'honorable Tom Butter, ministre des services gouvernementaux		
<b>NORTHWEST TERRITORIES CHAMBER OF MINES</b>	51	May 10, 1986	Norm Phillpot, chef des approvisionnements et services		
Dave Nutter, General Manager			Roger Connelly, directeur régional adjoint pour la région de Inuvik		
<b>NORTHWEST TERRITORIES FEDERATION OF LABOUR</b>	51	May 10, 1986	John Hill, président du comité des services routiers		
Dave Johnston, President			<b>MINISTÈRE DES SERVICES COMMUNAUTAIRES ET DES SERVICES DE TRANSPORTS DU YUKON</b>	51	13 mai 1986
<b>TOWN OF INUVIK</b>	51	May 12, 1986	L'honorable Piers McDonald, ministre		
Mayor John Hill			André Gagnon, sous-ministre		
Tom Detler, Town Planner			<b>MINISTRE DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DES TERRITOIRES DU NORD-OUEST</b>	51	8 mai 1986
Bill Farmer			L'honorable Doug Tacak-Curley		
<b>TRANS NORTH AIR</b>	51	May 13, 1986	<b>MUNICIPALITÉ DE INUVIK</b>	51	12 mai 1986
T.A. Kaptý			John Hill, maire		
<b>YELLOWKNIFE CHAMBER OF COMMERCE</b>	51	May 10, 1986	Tom Detler, planificateur		
Len Jason, Past President			Bill Farmer		
Tes Hamer, C.A., Chairman			<b>«NORTHWEST TERRITORIAL AIRWAYS LTD.»</b>	51	10 mai 1986
Development and Government Affairs Group			Robert P. Engle, président et directeur		
<b>YUKON CHAMBER OF MINES</b>	51	May 13, 1986	<b>«TRANS NORTH AIR»</b>	51	13 mai 1986
Wayne Reid, Director			T.A. Kaptý		
<b>YUKON PROGRESSIVE CONSERVATIVE CAUCUS</b>	51	May 13, 1986	<b>VILLE DE YELLOWKNIFE</b>	51	10 mai 1986
Doug Phillips, Transport Critic			Mike McGrath, maire		
			Brian Chambers, greffier municipal		

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (Issues Nos. 51, 53 and 54, which includes this report) is tabled.

Respectfully submitted,

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages s'y rapportant (*fascicules nos 51, 53 et 54, qui comprend le présent rapport*) est déposé.

Respectueusement soumis,

*Le président*

J. PATRICK NOWLAN

*Chairman*

## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JUNE 3, 1986  
(84)

[Text]

The Standing Committee on Transport met *in camera* at 9:43 o'clock a.m. this day, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor and Brian Tobin.

*Other Member present:* Bill Blaikie.

*In attendance: From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer. John Gibberd and Dave Cuthbertson, Research Staff.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Thursday, June 6, 1985 relating to its study of transportation services in northern and remote areas of Canada.

The Committee proceeded to the consideration of a draft report.

The draft report, as amended, carried.

Agreed,—That the Chairman be authorized to make whatever typographical and editorial changes that are necessary to render the report in proper parliamentary format.

Agreed,—That the Chairman table the report in the House as soon as it is verified and printed.

At 12:01 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

## PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 3 JUIN 1986  
(84)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos, aujourd'hui à 9 h 43, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor, Brian Tobin.

*Autre député présent:* Bill Blaikie.

*Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche. John Gibberd et Dave Cuthbertson, personnel de recherche.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du jeudi 6 juin 1985 relatif à l'étude des services de transport dans les régions septentrionales et éloignées du Canada.

Le Comité procède à l'étude d'un projet de rapport.

Le projet de rapport, sous sa forme modifiée, est adopté.

Il est convenu,—Que le président soit autorisé à apporter toutes les modifications d'ordre typographique ou rédactionnel qui s'imposent pour que le rapport soit conforme au format parlementaire.

Il est convenu,—Que le président dépose le rapport sur le Bureau de la Chambre des communes dès qu'il sera vérifié et imprimé.

A 12 h 01, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Eugene Morawski

*Clerk of the Committee*











**Book Tarf  
rate des livres**

**K1A 0S9  
OTTAWA**

*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 55

Thursday, June 5, 1986

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 55

Le jeudi 5 juin 1986

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

# Transport

# Transports

RESPECTING:

Annual Report of the St. Lawrence Seaway Authority  
1984-85

CONCERNANT:

Rapport annuel de l'administration de la voie maritime  
du Saint-Laurent 1984-1985

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)



First Session of the  
Thirty-third Parliament, 1984-85-86

Première session de la  
trente-troisième législature, 1984-1985-1986



## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Darryl L. Gray

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Patrick Nowlan

*Vice-président:* Darryl L. Gray

## MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus  
Les Benjamin  
Terry Clifford  
Dennis H. Cochrane  
Vincent Dantzer

Joe Reid  
Fernand Robichaud  
Gordon Taylor  
Brian Tobin—(11)

(Quorum 6)

*Le greffier du Comité*

Eugene Morawski

*Clerk of the Committee*

## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, JUNE 5, 1986

(85)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:38 o'clock a.m. this day, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Dennis H. Cochrane, Vincent Dantzer, Patrick Nowlan, Joe Reid, Fernand Robichaud and Gordon Taylor.

*Other Member present:* André Ouellet.

*In attendance: From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer. John Gibberd and Dave Cuthbertson, Research Staff.

*Witness:* William A. O'Neil, President, St. Lawrence Seaway Authority.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference pursuant to Standing Order 67(4), relating to the Annual Report of the St. Lawrence Seaway Authority for the fiscal year ended March 31, 1985. (*See Minutes of Proceedings, dated Tuesday, February 11, 1986, Issue No. 48*).

William A. O'Neil made an opening statement and answered questions.

At 12:04 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

## PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 5 JUIN 1986

(85)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 9 h 38, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Dennis H. Cochrane, Vincent Dantzer, Patrick Nowlan, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

*Autre député présent:* André Ouellet.

*Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche. John Gibberd et Dave Cuthbertson, personnel de recherche.

*Témoin: De l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent:* William A. O'Neil, président.

En application de l'article 67(4) du Règlement, le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi relatif au rapport annuel de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent pour l'exercice financier clos le 31 mars 1985. (*Voir Procès-verbaux du mardi 11 février 1986, fascicule n° 48*).

William A. O'Neil fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

À 12 h 04, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Eugene Morawski

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Thursday, June 5, 1986

• 0938

**The Chairman:** Order. Colleagues, I am glad to see a quorum here for purposes of discussing things and taking evidence.

I would like to welcome Mr. William O'Neil of the St. Lawrence Seaway Authority, who is our witness today, who really is here under the auspices of the annual report. That is really the jurisdiction that gets him here and I know there might even be a couple of questions about what year the annual report is. But I will let other members explore that. I really hope members, in questioning Mr. O'Neil, will focus some questions on the pending study of the St. Lawrence Seaway by this committee or subcommittee. With no further ado, I would like to welcome you.

Committee members, I will ask someone to take the Chair, as I do not think Mr. Gray is going to be here, so I may table our northern tour report. I was just given it late yesterday afternoon and read it. A copy went to Mr. Gray, *en français*. I have heard no complaints and it has not changed and I would like to get it into the House very quickly, because quite frankly the Minister and the draft bill on the National Transportation Act is moving along too. I want to get it into the public domain, otherwise it has to wait until Monday. So we will see how we go and what happens around 11 a.m. I will ask one of the members to take the Chair if I have to go over and table the thing at 11 a.m., if that is all right.

I also have, just as a preliminary, a notice which will be circulated by the clerk once we get going. The notice has a word in it that I did not like. It said it was "imperative" that you get back to me. You have received in the mail—it went out last night—a notice about a luncheon on Tuesday noon in honour of about 15 British individuals, 12 of whom are Members of Parliament representing their road study group. It is sort of a parliamentary group that works in conjunction with the equivalent of their Canadian Automobile Association, only it is the British Road Automobile Association. There are 12 members and four officials, I think, and there will be a couple of more people.

• 0940

Frankly, this came to the Chair about a day ago, and one of my ladies has been really working on it all the time because there were no rooms available even for meetings, let alone lunches. Through the co-operation of the Speaker, it is going to be in Room 16.

So the lunch is going to be a little more ornate than it might normally have been. I really would like to know who can be

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le jeudi 5 juin 1986

**Le président:** À l'ordre, s'il vous plaît. Mes chers collègues, je suis heureux de constater qu'il y a ici quorum aujourd'hui, ce qui nous permettra de discuter de certains points et d'entendre les témoignages.

J'aimerais souhaiter la bienvenue à notre témoin d'aujourd'hui, M. William O'Neil, de la Voie maritime du St-Laurent, qui présentera le rapport annuel. C'est la raison qui l'amène ici et je sais que quelques-uns d'entre vous aimeraient savoir de quelle année il s'agit. Mais je vais laisser à d'autres membres le soin de lui poser la question. J'espère bien que les membres qui interrogeront M. O'Neil feront porter certaines de leurs questions sur l'étude que mène présentement ce comité ou sous-comité sur la Voie maritime du St-Laurent. Monsieur, permettez-moi sans plus, de vous souhaiter la bienvenue.

Membres du Comité, je vais demander à quelqu'un d'entre vous d'assumer la présidence, parce que comme je ne crois pas que M. Gray soit ici aujourd'hui, je voudrais déposer le rapport de notre tournée dans le nord du pays. Je l'ai reçu tard hier après-midi et j'en ai fait lecture. Une copie de ce rapport avec version française a été envoyée à M. Gray. Comme je n'ai pas reçu de commentaires à ce sujet et que le rapport n'a pas été modifié, j'aimerais le déposer en Chambre le plus tôt possible, parce que le Ministère et le projet de loi sur le transport vont également de l'avant. J'aimerais le rendre public, autrement il nous faudra attendre à lundi. Nous allons voir comment vont les choses, et ce qui va arriver vers 11 heures. Je demanderai donc à un des membres de me remplacer s'il me faut aller déposer le rapport à 11 heures, si tout va bien.

Pour commencer, j'ai également un avis qui vous sera remis par le secrétaire une fois que nous aurons commencé. Cet avis contient un mot que je n'ai pas aimé. Il est dit qu'il est «impérieux» que vous communiquiez avec moi. Vous l'avez reçu par le courrier—il a été envoyé hier soir—il s'agit d'un avis au sujet d'un déjeuner qui aura lieu mardi en l'honneur de quinze dignitaires britanniques, dont 12 sont membres du Parlement et représentent un groupe d'étude sur le transport routier. Ce groupe travaille en collaboration avec l'équivalent de notre Association canadienne des automobilistes, à savoir la «British Road Automobile Association». Il y aura 12 membres et quatre représentants, je crois, et quelques autres personnes.

Je dois vous dire que nous n'en avons eu vent qu'il y a un jour environ, et l'une de mes collègues s'en est activement occupé, parce qu'il n'y avait même pas de pièces disponibles pour les réunions, et encore moins pour un déjeuner. Grâce à l'intervention de l'Orateur, la pièce 16 a été mise à notre disposition.

Le déjeuner sera donc un peu plus élaboré qu'il ne l'aurait été normalement. J'aimerais savoir qui sera présent parce que

[Texte]

there because we are even having a little seating plan. It is very highly organized so there can be cross-fertilization of ideas and discussions with British members and our members. There are the junior Ministers of Transport; there are some Parliamentary Secretaries in their system; there are Labour, Conservatives and Social Democrats. It is an interesting mix, to say the least. I will circulate the composition of that so members can look at.

Now we will get on to Mr. O'Neil. We welcome you again. Some of us have seen you before and we may be seeing you a lot more, but it is good to see you today. Would you please start in with whatever annual report you have before you?

**Mr. William O'Neil (President, St. Lawrence Seaway Authority):** Thank you, Mr. Chairman. The annual reports to which we are referred for the seaway authority and the Seaway International Bridge Corporation at Cornwall and Jacques-Cartier and Champlain Bridges and the Thousand Island Bridge are for the fiscal year 1984-85. Our year ends at the end of March, so the report for this year has not yet been finally approved by the Auditor General. So we cannot file that document.

We did circulate a background paper yesterday, which I thought might be of some benefit to members in looking at the issues facing the seaway, and also some background information that might be helpful to them in looking at the report. I must apologize that the French version is not available, but it was rather late when we were advised of this meeting and we did not have time to have it translated. Once the translation is completed, it will be circulated to the members of the committee.

I do not believe I have anything special to note in the report. I think it is quite self-explanatory. Perhaps there are a couple of features of the seaway that might be of some interest to members to which I could draw their attention.

First of all, it is the St. Lawrence Seaway Authority's responsibility to operate the system and maintain the system from Montreal to Lake Erie. We are in partnership in this with the United States. In the international section we operate five locks and the Americans operate two locks, and of course, the complete Welland Canal is operated by the authority.

We have had our status changed under the new Crown Corporations Act from a Schedule D Crown corporation to a Schedule C Part I. As far as the operation is concerned, this has made no difference.

We have had a substantial downturn in traffic and, Mr. Chairman, if you will pardon me, it is difficult to keep 1984-85 separate from the 1985 navigation season, although we are not necessarily talking about that directly. But I think a few comments on the 1985 season might be of some interest.

[Traduction]

nous avons même dressé un plan de table. Les places ont été attribuées de manière très méthodique afin de favoriser les échanges d'idées et les discussions avec nos invités britanniques. Il y aura parmi eux des députés nouveaux venus au Transport, des secrétaires parlementaires, ainsi que des membres des syndicats ouvriers, des conservateurs et des néo-démocrates. C'est pour le moins une combinaison très intéressante. Je vais faire circuler le plan de table pour que vous puissiez y jeter un coup d'oeil.

Nous allons maintenant donner la parole à M. O'Neil. Bienvenue encore une fois. Certains d'entre nous vous ont déjà rencontré et nous allons avoir le plaisir de vous voir plus souvent encore, mais il nous fait plaisir de vous accueillir aujourd'hui. Auriez-vous l'obligeance de nous présenter le rapport que vous avez apporté?

**M. William O'Neil (Président de la Voie maritime du St-Laurent):** Merci, monsieur le président. Le rapport annuel que je vais vous présenter au nom de l'Administration de la Voie maritime du St-Laurent porte sur le Pont international de la Voie Maritime à Cornwall et les ponts Jacques-Cartier, Champlain et Mille-Iles, pour l'année financière 1984-1985. Comme notre année financière se termine en mars, le rapport de la présente année n'a pas encore reçu l'approbation finale de l'Auditeur général et c'est pourquoi nous ne pouvons le déposer.

Hier, nous avons distribué aux membres un document d'information qui, je le crois, leur sera utile dans leur étude des problèmes auxquels doit faire face la Voie maritime et les aidera à comprendre le rapport. Je regrette de ne pas avoir la version française en main, mais comme j'ai été avisé de cette réunion à la dernière minute, je n'ai pas eu le temps de le faire traduire. Aussitôt que la traduction sera terminée, je la ferai remettre aux membres du Comité.

Je ne crois pas qu'il y ait rien de bien spécial à noter dans le rapport. À mon avis, il se passe de commentaires. Il y a peut-être quelques caractéristiques de la Voie maritime qui pourraient intéresser les membres et sur lesquelles j'aimerais attirer leur attention.

Tout d'abord, c'est à l'Administration de la Voie maritime du St-Laurent que revient la responsabilité de l'exploitation et de l'entretien du réseau. Nous partageons cette responsabilité avec les États-Unis. Dans la zone internationale, nous exploitons cinq écluses et les Américains en exploitent deux; bien entendu, tout le Canal Welland relève de l'Administration.

Aux termes de la loi modifiant la Loi sur l'administration financière à l'égard des sociétés d'État, notre statut est passé de société d'État figurant dans l'annexe D à une société d'État figurant dans la partie 1 de l'annexe C. Ce qui ne change rien en ce qui touche nos activités.

Nous avons connu récemment une diminution considérable du trafic, et monsieur le président, permettez-moi de vous dire qu'il est difficile de séparer l'exercice financier de 1984-1985 de la saison de navigation de 1985, bien qu'il n'en soit pas directement question ici. Je crois cependant que quelques



## [Text]

There was a substantial change in our traffic in 1985. It decreased by some 20% over 1984, and of course, this has had an impact on the income for the authority, a reduction of some \$12 million. So this has been quite significant in the recent fiscal year. This is principally because of the downturn in the movements of bulk cargos of Canadian grain and American grain and also iron ore. The seaway cargos are 90% bulk, so when our major commodities decrease, it has a direct impact on the operation of the authority.

With this downturn in the cargo, of course, there has also been a reduction in the number of ships that have used the system. So we have had fewer transits of the seaway in 1985 than any year since the seaway opened in 1959.

• 0945

Of course, we had a couple of major accidents in 1984, which I reported to the committee previously with respect to the Valleyfield Bridge. Then, unfortunately, in 1985 we had a section of the wall at Lock 7 on the Welland Canal blow out, which caused a 23-day delay in navigation. This occurred on October 14. In November, after we had opened and cleared the backlog of traffic, an ocean-going ship ran into the St. Louis Bridge in the Beauharnois Canal and closed that section for about five or six days. These were the unusual incidents that occurred in the seaway in the last 12 to 14 months.

In 1984 and 1985, we also maintained our toll levels at the 1983 level. This was a recommendation made by the authority and accepted by the government. However, for 1986, it was determined that toll increases would be necessary. As you will recall, our mandate is to be financially self-sufficient. We have been able to operate since the seaway was refinanced in 1977 without recourse to parliamentary appropriations. But it was felt, because of the unusual expenses and some other increases in operating expenses, such as wage increases, that it was necessary for the authority to introduce a toll increase for 1986. This has been done. The Americans do not need additional funds. Therefore it was agreed that the increase would be applied to the Welland Canal. It is approximately 15% on the Welland, which equates to about a 6% increase across the whole of the seaway.

There has been some concern in the past about seaway capacity. With the downturn in traffic and the change in the mix of the fleet, where we have more large ships in service and the more inefficient, smaller ships being tied up or being taken out of service, there is no concern about capacity. We are operating at the present time an average of about 12 ships a day in the Welland Canal and we can easily handle 30 ships. It is hard to translate it directly into tonnage figures, but I would say we can go from something like 50 million tonnes per year, which we are running at present, to well over 80 or 90 million

## [Translation]

commentaires sur la saison de 1985 pourraient peut-être vous intéresser.

En 1985, le trafic maritime a changé considérablement, puisqu'il a subi une baisse de quelque 20 p. 100 par rapport à 1984, et bien entendu, cette baisse s'est répercutée sur les revenus de l'Administration et s'est traduite par une réduction d'environ 12 millions de dollars. Ce qui a eu un effet sensible sur l'exercice financier écoulé. Cette baisse est due principalement à la diminution des changements en vrac de grains canadiens et américains, ainsi que de minéral de fer. Comme les cargaisons maritimes sont à 90 p. 100 faites en vrac, il va de soit que lorsque nos marchés sont à la baisse, l'Administration en ressent directement les effets.

Outre cette diminution de cargaisons, il faut mentionner le fait que moins de navires ont emprunté la Voie maritime. En aucun temps depuis l'ouverture de la Voie maritime en 1959 le trafic ne fut aussi faible qu'il ne fut en 1985.

Comme j'en ai déjà fait part au comité, en 1984, le pont de Valleyfield a été la scène de deux graves accidents. De plus, en 1985, malheureusement une section de la paroi de l'écluse numéro 7 du Canal Welland s'est affaissée, ce qui a retardé la navigation de 23 jours. Cet accident s'est produit le 14 octobre. En novembre, après que nous ayions ouvert le canal à la navigation et fait passer les navires en attente, un océanique a frappé le pont St-Louis dans le canal de Beauharnois, et il nous a fallu fermer ce tronçon pendant cinq ou six jours. Voilà les incidents qui se sont produits au cours des derniers 12 à 14 mois.

Au cours de 1984 et de 1985 nous avons maintenu nos tarifs de péage au niveau de 1983, ce suite à une recommandation faite par l'administration et approuvée par le gouvernement. Toutefois, en 1986, il a été décidé qu'il faudrait augmenter le taux de péage. Comme vous le savez, nous devons, aux termes de notre mandat, être économiquement indépendants. Depuis 1977, lors du refinancement de la voie maritime, nous avons pu poursuivre nos activités sans le secours de subsides gouvernementaux. Mais l'administration a jugé qu'en raison des dépenses extraordinaires et autres augmentations dans les frais d'exploitation, telles les hausses de salaire, qu'il était nécessaire d'augmenter le péage en 1986. Ce qui fut fait. Les Américains n'ont pas besoin de fonds supplémentaires. C'est pourquoi il a été convenu d'imputer l'augmentation au Canal Welland. Cette augmentation d'environ 15 p. 100, au Canal Welland, correspond à une augmentation d'environ 6 p. 100 pour l'ensemble de la Voie maritime.

Par le passé, on se préoccupait de la capacité de la Voie maritime. Avec la baisse du trafic et le changement dans la diversité des navires, alors que nous desservons de plus gros navires et que les plus petits de moindre tonnage sont désaffectés ou retirés du service, nous n'avons plus à nous en inquiéter. Nous desservons actuellement dans le canal Welland, en moyenne 12 navires par jour et nous pourrions facilement en desservir 30. Il est difficile de convertir ce nombre en tonnage, mais je peux dire qu'il pourrait aller de 50 millions de tonnes par an, ce qui est actuellement le cas, jusqu'à plus de 80 à 90

[Texte]

tonnes without any difficulties at all. We could probably exceed this again, partly depending on the mix of ships

We have found in the authority that it is necessary to keep the users of the system informed as to precisely what is going on. To this end, we have arranged meetings twice a year: one in July principally to review our annual report and one in January to go over the navigation season, which would at that time have just closed. We have representatives from all of the major shipping organizations and shippers, including the grain industry in the West, the steel industry, the Dominion Marine Association and so on.

We find this is very helpful in two ways. It allows us to present the position of the authority to the people who are paying for it. And it allows them to give us any information they may feel appropriate as to what they might consider changes which would be desirable in the system. We have followed this practice for the past five years and found it extremely successful.

When it comes to toll increases, we advise them well in advance of what our plans are. We know they do not like toll increases; no one does. Nevertheless I think the information given allows them to understand what the authority is doing and why it is necessary for us to take the measures we take.

We certainly have had a change in attitude within the seaway organization. There was a great drive with respect to capacity a few years ago, where we had several reports, including the Ontario task force report, which said we were going to run out of capacity in 1985 and we should be building a new Welland Canal and spending a lot of money in that direction.

• 0950

Of course that has not developed, and therefore the attitude within the organization has changed from one of looking for this crunch with respect to navigation and traffic to one of now saying that we have excess capacity and there is a need for us to do some marketing and to sell the seaway as a system. I am not talking just about the part that is directly under the control of the Seaway Authority but to sell the seaway as a system, as a vital transportation artery in the movement of goods into and out of Canada and the central part of the United States. So that is a change in mental attitude that has come about. We are still, of course, in the stages of developing the marketing theme and we might wish to talk about that a bit later.

Mr. Chairman, I think that is all I would like to say as introductory remarks.

**The Chairman:** Thank you, Mr. O'Neil. I will take a look; I see Mr. Angus and Mr. Reid to start with.

**Mr. Angus:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. O'Neil, welcome. I am glad to see that we are beginning the process, even if we are not sure what the vehicle is going to be for our examination of the seaway from the point of view of this committee.

[Traduction]

millions sans que cela ne pose aucun problème. Nous pourrions même dépasser ce tonnage grâce en grande partie à la diversité des navires.

L'administration s'est rendue compte qu'elle devait tenir les utilisateurs bien au courant de ses activités. À cette fin, nous organisons deux réunions par année: une en juillet, pour étudier le rapport annuel et l'autre en janvier pour revoir la saison de navigation, qui se termine tout juste avant. Nous recevons des représentants des entreprises de transport maritime et d'affrêteurs les plus importants, y compris les transporteurs de grains de l'Ouest canadien, de l'industrie de l'acier, de la Dominion Marine Association, et autres.

Ces réunions sont très utiles de deux façons, puisqu'elles nous permettent de présenter le point de vue de l'administration à ceux qui en défrayent les coûts, et donnent à ces derniers l'occasion de nous informer de tout ce qu'ils jugent être de nature à améliorer le système. Nous procédons de cette façon depuis cinq ans et nous sommes très heureux des résultats obtenus.

Lorsqu'il s'agit d'augmenter les tarifs de péage, nous les en avisons bien à l'avance. Nous savons très bien qu'ils n'aiment pas les augmentations, personne ne les aime. Néanmoins, je crois que les renseignements qui leur sont donnés les aident à comprendre ce que fait l'administration et les raisons qui la forcent à prendre ces mesures.

La façon d'envisager l'exploitation de la Voie maritime a changé considérablement. Il y a quelques années à peine, on pensait en termes de capacité, et il y eut plusieurs rapports à ce sujet, dont celui du groupe de l'Ontario qui disait qu'en 1985 nous ne serions plus en mesure d'acheminer le volume de trafic et qu'il faudrait considérer réaménager le canal Welland et dépenser beaucoup d'argent à cette fin.

Comme on le sait, ce scénario ne s'est pas matérialisé, et par conséquent, après avoir anticipé cette éventualité, il nous faut maintenant faire face à un surplus nous obligeant à faire de la commercialisation et à vendre le système de la Voie maritime. Je ne parle pas seulement de cette partie de la Voie maritime qui est régie directement par l'Administration mais de l'ensemble du réseau, à titre d'artère vitale servant à acheminer les marchandises tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de notre pays, ainsi qu'au centre des États-Unis. C'est donc une orientation nouvelle qu'il nous faut prendre. Nous sommes encore aux étapes d'élaboration quant à la formulation du thème de mise en marché et dont il serait bon de discuter plus tard.

Monsieur le président, je crois que c'est tout que j'ai à dire pour le moment.

**Le président:** Merci, monsieur O'Neill. J'y verrai. Je vois que M. Angus et M. Reid sont prêts à commencer.

**M. Angus:** Merci, monsieur le président. Bienvenue à vous, monsieur O'Neill. Je suis heureux de voir que nous allons entrer dans la matière, même si nous ne sommes pas trop certains de quelle façon nous allons aborder l'étude pour ce qui est du point de vue du comité.



[Text]

I want to start by asking when you anticipate the consultant reports—three, I believe—will be available for public view and discussion.

**Mr. W. O'Neil:** Mr. Chairman, I am not exactly sure that they will be made available for public view. Some of these documents are being prepared because of the lawsuits we are facing as a result of these accidents we have had, and others are examinations of the structures because of the authority's concern that we might have similar problems developing as at Lock 7. In any case, whatever the final disposition of them is, we expect the reports would be available to us by July. We thought we would have them earlier when we started this process last November, but it has become more extensive than anticipated.

We have had to do a lot more coring, sampling of the concrete structures on the Welland, and this has taken additional time. We instructed the three consultants, two dealing principally with the structures and one with some soil problems near St. Catharines, not to rush but to be sure that they are thorough. From the reports we will of course then determine what maintenance problems and what inspection procedures might have to be changed within the organization.

**Mr. Angus:** Will the reports that do not relate to the lawsuit, if not made available to the public, be available to this committee some time in the fall? If not, are you prepared to come back at that point so that we can talk specifically about maintenance procedures, long-term viability of the structures, things like that?

**Mr. W. O'Neil:** Well I think the answer to the first part is that my report is going to the Minister and I would suggest that it is up to the Minister to determine precisely what he wishes to do with it. That will have to be his decision.

As for the second part of your question, yes, I think it would be perhaps more than proper that I should explain to the committee what our findings are and what we can see stemming from the results. The preliminary information is just coming in to us now and we can see that certainly some additional works are going to be done. What we have not been able to determine is the full magnitude, because the inspections are not all completed. We will have to establish priorities on these and then get into the funding of the works.

**Mr. Angus:** Well obviously this committee can help to push to get you the funding that is necessary to keep that system viable.

I just want to comment on that too. I did have the opportunity of having, in effect, a cook's tour of the system when it was dewatered, and I would just like to compliment the staff there that took me around. They are very open, very frank. Clearly you have done a lot of work over and above what you thought you were going to have to in order to stabilize things, and I compliment you for that work. I realize that you would have preferred not to have been in the situation of having to do it so quickly, but some things you have to do.

**Mr. W. O'Neil:** Thank you.

[Translation]

Pour commencer, je vais vous demander quand croyez-vous que les rapports des consultants—il s'agit bien de trois si je ne me trompe—seront du domaine public et débattables?

**M. W. O'Neil:** Monsieur le président, je n'irais pas jusqu'à dire qu'ils deviendront du domaine public parce qu'il en est qui ont été préparés en vue des poursuites judiciaires auxquelles nous devons faire face suite aux accidents dont nous avons parlé, et d'autres portent sur l'examen des ouvrages, parce que l'Administration craint d'autres accidents comme celui qui est survenu à l'écluse 7. Dans tous les cas, quels que soient les constats définitifs, nous nous attendons à les recevoir vers la fin de juillet. Lorsque nous avons entrepris l'enquête en novembre dernier, nous espérions les recevoir plus tôt, mais l'affaire a été plus complexe que nous ne l'avions prévue.

Il nous a fallu faire beaucoup de carottages, de prélèvements d'échantillons des ouvrages en béton du Canal Welland, et cela a pris beaucoup de temps. Nous avons dit aux trois consultants, dont deux étaient chargés principalement de l'examen des structures et un troisième des analyses du sol près de St. Catharines, de ne pas se hâter mais de ne rien négliger. À la lumière de ces rapports, nous pourrions déterminer les méthodes d'entretien et d'inspection qui devront être modifiées.

**M. Angus:** Les rapports qui ne seront pas rendus publics et qui ne se rapportent pas aux poursuites judiciaires seront-ils mis à notre disposition à l'automne? Sinon, êtes-vous disposé à revenir à ce moment-là afin que nous puissions discuter tout particulièrement des méthodes d'entretien, de la viabilité à long terme des structures, et de choses de ce genre?

**M. W. O'Neil:** Pour répondre à votre première question, je dois vous dire que le rapport est destiné au ministre et que c'est à lui de décider ce qu'il veut en faire. À lui de juger.

Pour ce qui est de votre deuxième question, oui je crois qu'il serait juste que j'explique au comité nos conclusions et ce qui s'ensuivra. Nous commençons tout juste à recevoir les résultats préliminaires et il n'y a nul doute qu'il faudra d'autres travaux. Nous ne sommes pas actuellement en mesure d'en déterminer l'étendue parce que toutes les inspections ne sont pas terminées. Il nous faudra établir des priorités et trouver les fonds nécessaires pour financer les travaux.

**M. Angus:** Il est bien évident que notre comité peut vous aider à obtenir les fonds nécessaires pour assurer la viabilité du réseau.

J'aimerais faire un commentaire à ce sujet. J'ai eu en effet l'occasion de faire une visite rapide du réseau alors qu'il était à sec, et en passant, permettez-moi de remercier les personnes qui m'ont servi de guides. Elles ont été très ouvertes, très franches. Il est clair que vous avez accompli beaucoup plus que vous ne l'aviez prévu à prime abord pour stabiliser la situation et je vous en félicite. Je me rends compte que vous auriez préféré ne pas avoir à agir aussi rapidement, mais il ne pouvait en être autrement.

**M. W. O'Neil:** Merci.

## [Texte]

**Mr. Angus:** Let me get into the whole general thing now, and ask if you could outline to the members here what the issues are relating to the Great Lakes-St. Lawrence Seaway. You have made reference to marketing in your opening remarks; that is clearly one that we are concerned about. But what other issues, from the point of view of the corporation, should this committee charge itself with to try to find some answers?

• 0955

**Mr. W. O'Neil:** Mr. Chairman, I think there are three fundamental things we would like to look at. There is a whole broad range of things which we can certainly be concerned about.

It seems to me as far as the seaway is concerned we have a traffic issue, we have a finance issue and we have the integrity of the system. It seems to me those are the three fundamental points which should be addressed. If we take each of them and further examine what might be required, I think under traffic I would consider the decline in the traffic which has taken place in the last couple of years.

We have had ups and downs over the history of the seaway and it is rather crucial that we understand why the decline takes place and whether it is in fact a persistent lowering in the use of the seaway and that sort of thing, with the reasons why this has happened. So that is one issue.

World markets impact on this. We all know the grain situation in the world right now and how Canada has suffered its drought but is still striving to maintain its world markets; we know of the surplus in the United States and the surplus grain in France and how these are impinging on the normal Canadian markets. So that is an area where I think some concentration of effort has to be made.

There is the iron ore situation: what is happening with respect to patterns on iron ore; where are the steel companies getting their ore; is there a fundamental change in the location of supplies from, say, the Quebec-Labrador area through the seaway to the Great Lakes basin? Some of that ore is now going down the American east coast and in by rail. Why is that happening?

The attitude of the Canadian Wheat Board with respect to the grain movements and their enunciated policy of shipping grain to the west coast as a priority and then the surplus would come to the east has to be looked at.

The railway pricing policy of costs and rates should be looked at, because they are not identical. There is a difference between what it costs to actually operate the system and what the rates are. Means to retain our old traffic, because it is always desirable to obtain new traffic, but we have had American grain drop from something like 14 or 15 million tonnes to about 5 million tonnes . . . Why has that happened? If that is going to continue what can be done to retain the current commodities and what can we do to attract new cargoes? There is the competition for American grain, particularly on the Mississippi route and also the east and

## [Traduction]

**M. Angus:** Permettez-moi de passer aux généralités, et de vous demander d'expliquer aux membres du comité les problèmes qui se rapportent à la navigation sur les Grands Lacs et dans la Voie maritime du Saint-Laurent. Au tout début, vous avez parlé de commercialisation; c'est un sujet qui nous intéresse. Mais quelles sont, selon vous, du point de vue de l'Administration, les questions auxquelles le présent comité devrait tenter de trouver réponse?

**M. W. O'Neil:** Monsieur le président, je crois qu'il y a trois points fondamentaux auxquels nous devons nous attacher. Il y a toute une gamme de problèmes qui méritent notre attention.

A mon avis, en ce qui touche la Voie maritime, les trois points fondamentaux sur lesquels nous pencher sont le trafic, le financement et l'intégrité du système. Si nous prenons chacun de ces points séparément pour l'étudier à fond afin d'y trouver solution, je crois que dans le cadre de l'étude sur le trafic, je m'attacherai à la baisse accusée dans ce domaine depuis deux ans.

Au cours de l'histoire de la Voie maritime, nous avons eu des hauts et des bas, et il est très important de découvrir les raisons de cette baisse et de savoir s'il s'agit d'une situation temporaire ou qui doit durer et des causes qui l'ont provoquée. C'est là un des points qui nous tient à coeur.

Le trafic est à la merci des marchés mondiaux. Nous savons tous quelle est la situation actuelle de l'industrie du grain dans le monde, nous savons également que le Canada a été éprouvé par des sécheresses et qu'il s'efforce de garder ses clients; nous savons également qu'il y a un surplus de grains aux Etats-Unis et en France, et quels effets ces surplus ont sur le marché canadien du grain. C'est l'un des problèmes qu'il nous faudra tenter de résoudre.

Il y a aussi la question du minerai de fer: qu'arrive-t-il dans les marchés du minerai? où les aciéries s'approvisionnent-elles en minerai? y a-t-il un changement aux points d'approvisionnement, disons dans le Grand-Nord du Québec (Labrador) en passant par la Voie maritime jusqu'aux Grands Lacs? Une partie des minerais de fer est acheminée par voie ferroviaire le long de la côte est des Etats-Unis. Que se passe-t-il?

Il faut examiner la position adoptée par la Commission canadienne du blé en matière de transport de céréales et sa politique déclarée qui accorde la priorité à la côte ouest au détriment de l'est.

Il faut également se pencher sur la politique tarifaire des compagnies de chemins de fer, parce que les coûts d'exploitation de ce système sont supérieurs aux revenus qu'elles créent. Nous devons trouver des moyens pour conserver nos marchés actuels, d'en recruter de nouveaux, (il est toujours souhaitable d'obtenir de nouveaux clients), surtout si l'on considère que les 14 ou 15 millions de tonnes qui constituaient le trafic du grain avec les Etats-Unis ont baissé à l'heure actuelle à quelque 5 millions de tonnes . . . Comment expliquer cette baisse? Si cet état de chose devait persister, quelles mesures devrions-nous prendre pour retenir nos clients, et que pouvons-nous faire



*[Text]*

west coasts, where deregulation has allowed the railways on the American side to do things, make contracts, make changes which impinge on the seaway's operation.

Linked with some of this in attracting new cargoes is the marketing program I talked about. I think we have to identify all the cost elements which make up the movement of grain from the producer right through to the ultimate delivery point. That has to be done in stages, of course, because it not only goes, say, from Saskatchewan and Manitoba to Vancouver or to Thunder Bay and then to the St. Lawrence River ports; we have to take into account the cost and the factors involved in the ocean shipping and what it takes to deliver it to Antwerp or Rotterdam or wherever the ultimate destination may be.

I think we have to look at pilotage, because it is one of those cost elements in the situation and is one which has high priority from time to time.

Also, I think we would want to look at what is going on in the United States Senate and House of Representatives with respect to some proposed legislation they have before them as to how the funding of their ports and waterways will be undertaken in the future.

That is not in any way intended to be a complete list, but it is a representative list of things I think should be looked at on the traffic side.

Now, on the financial side we must start with the authority's mandate which is to be self-sufficient and perhaps that should be reviewed. I am not saying it should be changed in any way but if we are going to be examining the whole process, then that would be a requirement. We have been deficit financing for the last several years because it has been a necessity. That should be examined. That has been done with the acceptance by the government. We have to look at tolls: the impact of the levels of tolls on the movement of goods through the Great Lakes; the toll element as a cost of transporting goods; its relation to the value of the product; and its relation to the total transportation cost.

We would obviously have a concern, as I think as most business people would, of having to increase tolls when there is a decline in business. It seems to be counter-productive, but in our view we have a certain mandate to do it this year. Those are things which might be looked at.

In addition to that side of the financial situation, we have the expenditure of the operation of the system, and the further reductions that might be made in the seaway itself. We have reduced our labour force by 16% over the past six years. It is a question of how far we can do that. We have to be very, very

*[Translation]*

pour en attirer des nouveaux? Nous devons faire face à une forte concurrence pour ce qui est du trafic du grain américain, tout particulièrement sur la route du Mississippi et sur les côtes est et ouest où la déréglementation a permis aux compagnies de chemins de fer américaines de faire certaines choses, de conclure des ententes, de faire des changements préjudiciables aux activités de la Voie maritime?

Le programme de commercialisation dont j'ai déjà parlé rejoint le besoin que nous avons de recruter de nouveaux marchés. Je crois qu'il importe de ventiler tous les coûts à prendre en compte dans les mouvements du grain, disons à partir du producteur jusqu'au point ultime de livraison. Cette opération doit être faite par étapes, bien entendu, parce qu'il ne s'agit pas simplement du transport à partir soit de Saskatchewan et du Manitoba jusqu'à Vancouver ou Thunder Bay et ensuite jusqu'aux ports du Saint-Laurent, mais il faut de plus tenir compte des autres frais et de ce qu'il en coûte pour le livrer à Antwerp ou Rotterdam, ou ailleurs, quelle que soit sa destination finale.

Je pense qu'il faut également penser au facteur pilotage, parce que c'est là un facteur d'importance qui vient s'ajouter aux coûts et qui revient souvent sur le plancher.

Je crois également qu'il convient de regarder ce qui se passe actuellement au Sénat et à la Chambre des représentants aux États-Unis en ce qui touche les projets de loi à l'étude et les futurs moyens de financement de leurs ports et voies navigables.

Il va de soi que ma liste n'est pas exhaustive mais elle touche aux points qui mériteraient d'être étudiés en matière de trafic.

Voyons maintenant le côté financier. Pour commencer, il faudra peut-être revoir le mandat de l'Administration qui veut qu'elle soit économiquement indépendante. Je ne prétends pas tout chambarder, mais puisque nous devons étudier l'exploitation dans son ensemble, il faudrait y songer. Par nécessité, l'Administration fédérale a permis l'exploitation déficitaire des dernières années. Voilà un autre point à considérer. Nous devons nous pencher sur la question des péages et étudier les points suivants: l'impact du taux des péages sur le transport de la marchandise dans les Grands lacs; l'élément «péages» comme composante du coût de transport des marchandises; la relation entre le péage et la valeur de la marchandise et sa relation avec le coût total de transport.

Il est évident que nous allons devoir songer, comme le pensent plusieurs hommes d'affaires, à augmenter les droits de passage quand les affaires seront à la baisse. Cette mesure vous semble peut-être dissuasive, mais à notre avis nous sommes justifiés de la mettre en application cette année. Voilà des points sur lesquels il faudrait se pencher.

En plus de cette facette de la situation financière, il faudra tenir compte des dépenses d'exploitation du système et des autres coupures budgétaires qui pourraient toucher la voie maritime même. Au cours des six dernières années, nous avons réduit notre personnel de 16 p. 100. Il s'agit de savoir jusqu'où

[Texte]

careful that we do not make any reductions in that area which will in any way impinge on the maintenance programs. We have not done that so far, and we do not intend to do that, but we have to look at that area.

We must examine the expenditures we would have to face when we get the results from the consultant studies. We will have to decide what the magnitude of that is going to be, and how that could or could not be handled by the organization.

We have a concern about liability which we are all aware of because of the insurance industry's problems, the underwriting problems. We have faced those. We will have to look at that area because it does have an impact on our finances, both annually as we purchase the insurance, and in the long term if we have to use it. We will have to look at the ability and the desire or lack of desire of the insurance industry to pay for claims. We must also look at the problem of claims from the Valleyfield Bridge and Lock 7 incident.

We must complete the inspection program on the integrity of the system. I do not think the committee would be interested in much until we reach that stage. We will then identify the maintenance program and inspection procedures which come from that, and all which link to this. We must ensure that the system is sound, to restore user confidence, and I think some discussion would be desirable on that one as to how we can get the seaway back.

**Mr. Angus:** That was a very good overview.

**The Chairman:** This is a nice time to switch to Mr. Reid. We want the overview and further questions.

**Mr. Reid:** Thank you, Mr. Chairman, and I join Mr. Angus and welcome Mr. O'Neil to the table. I would like to point out as fairly as I can that we are on his side. Our purpose is to maximize the use of the seaway in whatever reasonable way it can be done.

I have been impressed by the distinction being made on the authority of the seaway from the Montreal section to Lake Erie, then we have that great stretch of waterway from Port Colbourne to Thunder Bay, which is part of the seaway, and whether or not that part comes within our jurisdiction will be subject to our consideration as well.

I was impressed with the overview. May I start off as you did, dealing with the studies that are going on? As I understand your mandate, one of the objectives is to plan ahead and be prepared to implement necessary changes to maintain and operate the seaway.

[Traduction]

nous pouvons aller. Nous devons être très très prudents et prendre soin de ne pas faire de coupures dans un secteur qui pourrait nuire aux programmes d'entretien de la voie maritime. À date, nous n'avons pas touché à ce secteur et ne prévoyons pas le faire, mais nous devons le prendre en compte.

Nous devons examiner les dépenses que nous devons faire lorsque nous allons recevoir les résultats des études menées par des consultants. Nous devons décider de leur ampleur et juger jusqu'à quel point l'Administration de la Voie maritime pourra s'en occuper.

Nous sommes préoccupés par la question «responsabilités» dont nous sommes tous au fait vu les problèmes rencontrés par l'industrie de l'assurance, et les problèmes de souscription de risques. Nous avons dû y faire face. Nous allons devoir étudier ce secteur car il y a un impact sur nos finances, à la fois annuellement au moment du paiement de la prime d'assurance et à long terme si nous devons y avoir recours. Nous devons étudier la capacité et le désir ou le non désir de l'industrie de l'assurance de payer en cas de réclamations. Nous devons regarder de près les problèmes rencontrés lors des réclamations faites dans le cas de l'incident du Pont de Valleyfield et de l'écluse n° 7.

Nous devons terminer le programme d'inspection sur l'intégrité du système. Je ne crois pas que les autres points à discuter présentent beaucoup d'intérêt pour le comité tant que nous n'aurons pas atteint ce stade. Nous allons alors identifier les méthodes d'entretien et d'inspection qui en découlent et qui s'y rattachent. Nous devons nous assurer que le système est sain, afin de rétablir la confiance de l'utilisateur, et je pense que ce point mérite discussion à savoir comment faire pour redonner à la Voie maritime sa popularité d'antan.

**M. Angus:** Voilà une bonne vue d'ensemble.

**Le président:** Voici le bon moment de donner la parole à M. Reid. Nous voulons une vue d'ensemble et peut-être d'autres questions.

**M. Reid:** Merci, monsieur le président. Je suis de l'avis de M. Angus et souhaite la bienvenue à M. O'Neil à la table. Je voudrais lui faire remarquer aussi clairement que possible que nous sommes de son côté. Notre objectif est de maximiser l'utilisation de la Voie maritime de toutes les façons raisonnables possibles.

J'ai été surpris par la distinction faite par M. O'Neil au sujet de la Voie maritime à savoir la section comprise entre Montréal et le Lac Erié, puis la longueur droite de la voie d'eau s'étendant de Port Colbourne à Thunder Bay, qui fait encore partie de la Voie maritime et nous voudrions établir de qui relève cette portion. Nous devons donc étudier ce point également.

J'ai été agréablement surpris par la vue d'ensemble qui nous a été présentée. Puis-je commencer où vous l'avez fait, c'est-à-dire à partir des études qui sont en cours? Si je comprends bien votre mandat, un de vos objectifs est d'établir un plan pour les années à venir et d'être prêt à réaliser les changements nécessaires à la conservation et à l'exploitation de la Voie maritime.



## [Text]

That being so, what can you tell us about seaway planning, in advance of the receipt of those studies and without referring to the studies? What about the availability of that planning to this committee or the subcommittee that might be doing some travelling and concerning itself with the future of the seaway? When might these materials be made available? I harkened to your comment about the studies and the reservation you had with respect to the studies themselves. But quite frankly, we will want as much material from the seaway point of view as we can before we undertake this mission we have ahead of us.

• 1005

We thank you for the overview made to us just now, but what material can you make available to us having to do with planning, organizational structure and implementation periods? And I will come down to one just as an example. Just as you point out, there were studies talking about the capacity of this seaway, shortage of capacity. How was it that capacity increased and the usage increased, the traffic increased, until all of a sudden, bang, one or two years ago there was a fall-off? And you pinpoint the fall-off, wheat and iron ore. Was it not possible to foresee this happening by reason of changing structure, changing rates, changing circumstances? What action was the seaway taking to counteract this? And I relate that to your marketing program somewhere else, but I am interested in whatever available materials there are, first, Mr. O'Neil.

**Mr. W. O'Neil:** Mr. Chairman, the Seaway Authority was concerned . . . Perhaps I should step back a bit further. I was going to start in 1980, but I think to get things in the right perspective it would perhaps be wise to go back a bit beyond that.

**Mr. Reid:** You might do that, because over the 20 years prior to that you ended up with a debt of \$177 million. That was sort of written off and now we are on a straight self-sufficiency basis.

**Mr. W. O'Neil:** I will just talk about the physical problems in the seaway for a moment, if I may.

When the seaway was completed in 1959, there was a large in-rush of traffic, a large number of ships. There was congestion in the system. The seaway was concerned about this, made some improvements principally to the Welland where we had brought the Welland up to the seaway standards but had not made improvements to really speed up and handle the \$8,000 chips, transits that were taking place at that time.

Then during the 1960s we were looking at the possibility of expanding the seaway. We built the new section of the Welland around the City of Welland, a new 8.5 mile piece there, because it would have been impossible to continue operating through the City of Welland. This was all part of a

## [Translation]

Les choses étant ainsi, que pouvez-vous nous dire au sujet de cette planification, avant même d'avoir reçu les rapports d'études et sans y faire référence? Quand cette planification pourra-t-elle être soumise au comité ou au sous-comité qui se déplacera sûrement d'un endroit à l'autre et s'interrogera sur le futur de la Voie maritime? Quand ces documents seront-ils disponibles? J'ai écouté vos commentaires au sujet des études en cours et les réserves dont vous nous avez fait part. Mais, à vrai dire, nous voudrions autant de documents que possible présentant le point de vue de l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent avant d'entreprendre la mission qui nous a été confiée.

Nous vous remercions pour la vue d'ensemble que vous venez de nous présenter. Mais nous voudrions savoir quels sont les documents que vous pouvez nous soumettre et qui traitent de la planification à long terme, de la structure organisationnelle et des périodes de mise en oeuvre prévues? Et j'en viens à un point particulier en guise d'exemple. Comme vous nous l'avez fait remarquer, des études ont été menées sur la capacité de cette Voie maritime et sur le manque de capacité. Comment se fait-il alors qu'une fois la capacité et le trafic augmentés, jusqu'à il y a un an ou deux, bang, il y a eu un ralentissement des affaires? Et vous en avez identifié la cause, le blé et le minerai de fer. N'était-il pas possible d'éviter cette situation en changeant la structure, les taux ou en modifiant les circonstances? Quelles actions l'administration a-t-elle prises pour parer à la situation? Et je voudrais en venir à votre programme de mise en marché, mais je suis d'abord intéressé à savoir, monsieur O'Neil, quel est le matériel disponible?

**M. W. O'Neil:** Monsieur le président, l'administration de la Voie maritime était préoccupée . . . Peut-être devrais-je remonter un peu plus en arrière. J'allais commencer mon exposé en 1980, mais je pense que pour montrer les choses sous leur vrai jour, je devrais peut-être remonter un peu plus loin.

**M. Reid:** Vous pouvez faire cela, puisque dans les 20 années qui ont précédé le ralentissement, vous aviez accumulé une dette de 177 millions de dollars. Mais ces montants ont été en quelque sorte amortis et nous partons maintenant sur une base d'auto-suffisance.

**M. W. O'Neil:** Si possible, je ne parlerai pour un moment que des problèmes physiques de la voie maritime.

Quand la construction de la Voie maritime a été terminée en 1959, il y a eu une grande affluence, un grand nombre de navires. On pouvait même parler de congestion. Cela préoccupait l'administration de la Voie maritime, elle fit donc des améliorations, principalement dans la région de Welland à l'endroit où nous avions déjà amené le canal au niveau de la voie maritime, mais n'avions pas fait d'améliorations pour réellement accélérer le travail et pouvoir traiter 8,000 navires, passages (cadence à ce moment-là).

Puis durant les années '60, nous avons examiné la possibilité d'agrandir la Voie maritime. Nous avons construit la nouvelle section de Welland autour de la ville de Welland, un tronçon de 8.5 milles, puisqu'il était devenu impossible de continuer à diriger la circulation au travers de la ville de Welland. Cela

## [Texte]

general plan to increase the capacity of the whole seaway: first the Welland, because that is where the bottleneck appears in the first instance, then subsequent to that, to take that beyond to the Montreal and to the Lake Ontario section. So that was what was taking place in the mid-1960s, late 1960s and early 1970s. The bypass was completed in 1973.

We then were in a period where we were waiting to see what was going to happen. Studies were continued with respect to the expansion of the system. We had the Ontario task force report, the so-called Misener report that I referred to earlier which came out in 1981 and said that we would reach capacity by 1985; we would be to 85 million tonnes. We did not believe that, but we did not have any real sound basis for saying that we did not believe it.

So in about 1981 or 1982, we engaged Acres International Limited and D.R.I., two economic consulting firms, for the first time to jointly with our United States counterparts make an assessment of the future traffic in the seaway. They did the most extensive study that has ever been made of the economics of the whole of the Great Lakes area and the hinterland that is considered to be a source of generation of seaway traffic. They prepared a report and their study advised us, essentially, that there would be no sharp change in seaway traffic, as we had experienced from time to time before, but that there would be a gradual increase of 2% per year over the next 10 to 20 years. So that our planning in 1982 was done on that basis.

The study had no sooner come out than we were in a recession in North America and worldwide that took place in the early 1980s. So there was a downturn then in the general economies which certainly affected the steel industry in the United States and Canada. This decline continued. Apparently we are coming out of the recession the last couple of years, but there has been a lapse in time for this to be reflected in the seaway, plus the grain industry, which is the fundamental cargo we carry; it is the basic cargo in the whole system. So with that recession taking place the economists just did not anticipate that change was going to take place.

• 1010

We presented our forecasts for 1985 to the user group I mentioned earlier, which includes the Steel Company of Canada, Dofasco, the Iron Ore Company of Canada, the Saskatchewan Wheat Pool, Ontario Hydro—the major users of the system. We asked them to advise us whether or not they thought our figures with respect to iron-ore, imported steel and U.S. and Canadian grain were correct. They made some minor modifications—they cut down the Canadian grain a small amount—but they said that the rest of it looked pretty good to them. Well, we turned out to have some 12 million tonnes less than had been anticipated in January of 1985.

## [Traduction]

faisait partie d'un plan général permettant d'augmenter la capacité globale de la voie maritime: premièrement le canal de Welland, point de départ de l'embouteillage, pour ensuite amener le trafic au-delà vers la section de Montréal et du Lac Ontario. Voilà ce qui s'est passé du milieu des années '60 jusqu'au début des années '70. La dérivation a été complétée en 1973.

Nous entrions alors dans une période où il fallait attendre pour voir ce qui allait se passer. Des études visant l'expansion du système ont continué d'être menées. Il y a eu le rapport du groupe de travail de l'Ontario, le rapport *Misener*, auquel je me suis reporté précédemment, qui est paru en 1981 et qui prévoyait que nous atteindrions la pleine capacité en 1985, soit un tonnage de 85 millions. Nous n'y croyions pas, mais n'avions aucune base solide pour prouver ce que nous avançons.

Donc en 1981 ou 1982, nous avons retenu les services de deux firmes d'experts en économie, les firmes *Acres International Limited* et *D.R.I.*, pour la première fois afin qu'elles se joignent, pour la première fois, au groupe constituant notre contrepartie aux États-Unis afin de prévoir le trafic à venir dans la Voie maritime. Ils ont fait l'étude la plus exhaustive qui ait été faite, du point de vue économique, sur la région des Grands lacs et de l'arrière-pays, source importante de trafic pour la voie maritime. Ils ont préparé un rapport et leurs conclusions nous ont indiqué qu'il n'y aurait pas de changements brusques dans le trafic, comme cela avait été le cas de temps à autre auparavant, mais plutôt une augmentation graduelle de 2 p. 100 par année pendant les 10 à 20 prochaines années. De sorte que la planification établie en 1982 a été faite d'après ces prémisses.

L'étude n'était pas si tôt sortie que nous nous trouvions en pleine récession en Amérique du Nord et dans le monde entier, c'était au début de 1980. Il y a alors eu une baisse dans l'économie en général qui a sûrement affecté l'industrie de l'acier aux États-Unis et au Canada. Et le déclin s'est poursuivi. Apparemment une reprise s'est amorcée au cours des deux dernières années, mais il a fallu un certain laps de temps pour que cela se reflète sur la Voie maritime; il y a eu également le problème de l'industrie du grain, c'est le principal type de chargement que nous transportons sur notre circuit; c'est le chargement principal de tout le système. De sorte qu'avec l'arrivée de la récession, les économistes n'avaient juste pas prévu les changements qui allaient se produire.

Nous avons présenté, au groupe d'utilisateurs déjà mentionnés, nos prévisions pour l'année 1985, soit la *Steel Company of Canada*, la *Dofasco*, la *Iron Ore Company of Canada*, la *Saskatchewan Wheat Pool* et l'*Hydro-Ontario*, principaux utilisateurs du système. Nous leur avons demandé de nous dire si les chiffres que nous avons présentés pour ce qui est du minerai de fer, de l'acier importé et grain provenant du Canada et des États-Unis étaient réalistes ou non. Ils y ont apporté des modifications mineures—they ont réduit un peu les quantités fixées dans le cas du grain du Canada—mais ils ont déclaré que le reste leur semblait bien. Bien, nous avons



[Text]

So it is a very volatile market and it just seems to be that, despite the fact that we have an economic forecast model which we developed from the Acres, DRIE study and we are satisfied that it is as good as can be put together today, no one has the ability to tell precisely what is going to happen.

The grain business of course depends on first of all the weather, largely the weather in western Canada, but also the weather in Russia and in other parts of the world, and this ridiculous situation of the French subsidizing wheat to keep growing it, never mind the price. So those are factors which come into this.

**Mr. Reid:** Is it fair to say, Mr. O'Neil, that it is generally agreed now that the capacity is sufficient to handle the prospect of traffic up to the year 2000? Let us say 15 years from now, in an earlier report.

**Mr. W. O'Neil:** The answer to that is yes.

**Mr. Reid:** Then is it not reasonable to adjust? As recently as the 1985-86 budget there were substantial items for the increasing of traffic or increasing the capacity of the seaway. Can we not divert that money and that interest and concern from increasing the capacity of the seaway to improving the integrity and diminishing some of the other overall costs in relation to the seaway?

**Mr. W. O'Neil:** The major item we have been undertaking for the past several years is a traffic control improvement program on the Welland Canal, which is really a traffic control centre. That has been going on for the past four years and will be commissioned this year. That was done because some other improvement programs to increase capacity had been set aside. There was a shunter program that some people may remember. We set that aside because it was going to be too costly and we did not really think it was appropriate right now.

But we did not want to abandon these so-called capacity problems completely. We needed a new traffic control centre in any case because the one that was put in the Welland was done in the late 1960s and the equipment there was in a temporary facility and it was outdated. So we had to put something new in in any case. So we tied the need for a new traffic control centre with modern equipment and therefore that is where the major expenditure has gone on the system with respect to capacity improvements. That is over now, but we will have spent some \$8 million on that by the end of this year so the money is no longer available there. Once we were into that program, after three years it became impossible to back out of it.

[Translation]

effectivement transporté 12 millions de tonnes de moins que ce que nous avions prévu en janvier 1985.

Donc, c'est un marché très volatile et il semble n'être que cela, malgré le fait que nous ayons eu recours à un modèle de prévisions économiques établi par Acres et DRIE; et nous croyons qu'il est aussi valable que n'importe quel autre, en fait personne ne peut dire avec précision ce qui va se passer.

L'industrie du grain dépend d'abord largement du temps, et principalement du temps dans l'Ouest du Canada, mais aussi du temps en Russie et dans d'autres parties du monde, et de la situation ridicule engendrée par le fait que les Français subventionnent la croissance du blé, peu importe le prix. Voilà donc les facteurs qui entrent en ligne de compte.

**M. Reid:** Pouvons-nous dire, monsieur O'Neil, qu'il est reconnu maintenant que la capacité de la Voie maritime est suffisante pour recevoir tout le trafic prévu d'ici à l'an 2000? Disons 15 ans à partir d'aujourd'hui, comme le disait un rapport récent.

**M. W. O'Neil:** La réponse est oui.

**M. Reid:** Donc il n'est pas nécessaire de faire des ajustements. Dans le dernier budget, soit celui de 1985-1986, on retrouve des postes importants soit l'accroissement du trafic ou l'accroissement de la capacité de la Voie maritime. Pouvons-nous prendre les argents ainsi que les intérêts et les préoccupations visant l'accroissement de la capacité de la Voie maritime et les utiliser afin d'améliorer la fiabilité de la Voie et de réduire certains coûts globaux qui y sont liés?

**M. W. O'Neil:** Le poste principal dont nous nous sommes préoccupés au cours des dernières années était un programme d'amélioration du contrôle du trafic dans le canal de Welland, endroit qui est réellement un centre de contrôle du trafic. Ce programme a été mis au point au cours des quatre dernières années et sera mis en service cette année. À cette fin, nous avons dû mettre de côté plusieurs programmes d'amélioration destinés à augmenter la capacité de la voie. Il y a eu un programme de dérivation dont quelques personnes se rappelleront sûrement. Nous l'avons mis de côté car il était trop coûteux et nous ne pensions pas qu'il était opportun de le mettre en oeuvre immédiatement.

Mais nous ne voulions pas non plus abandonner complètement ces problèmes dits de capacité. Nous avions de toute façon besoin d'un nouveau centre de contrôle du trafic parce que celui qui avait été implanté à Welland l'avait été vers la fin des années '60 et l'équipement, placé dans des installations temporaires, était désuet. Donc nous devrions de toute façon faire des changements. Donc nous avons lié la nécessité d'installer un nouveau centre de contrôle du trafic et le besoin de se procurer un équipement moderne et c'est pourquoi les dépenses les plus importantes ont été faites dans ce secteur pour ce qui est de l'amélioration de la capacité. C'est terminé maintenant, mais nous y aurons dépensé quelque 8 millions de dollars d'ici la fin de l'année et ces argents ne sont donc plus disponibles. Une fois que nous nous fûmes engagés dans le programme, après trois ans, nous ne pouvions plus retourner en arrière.

[Texte]

**Mr. Reid:** You had to carry through to completion, in other words.

**Mr. W. O'Neil:** Or we would have nothing. It was not a question of being able to stop part-way. So that was our situation on the capacity improvements.

With regard to the integrity, we have not held back on the execution of any work that was necessary to assure the integrity of the system. This past winter we completed the repairs to Lock 7—because the first stage was not temporary repairs; it was just a first-stage repair so we could get navigation going again. We completed that last winter.

In our examinations, because of our concern for some things we might have looked at and said they might be all right for another year, we said we cannot afford to take that chance. With the examinations being made by the consultants, we said please focus on this. "This" in one case was Lock 2. They advised us that we should do the work this winter. We did that. We financed these activities out of our reserves. So that work was completed. We did additional work at the flight locks on the Welland, which was part of this integrity thing. There has been no holding back on anything we have been made aware of to date in that line.

• 1015

**Mr. Reid:** Mr. O'Neil, you have mentioned what you and I know, having lived along the Welland Canal for several years, that there has been a change in attitude. I can recall full well when the St. Lawrence Seaway was only concerned with providing, operating and managing a transportation system, and not much concerned with anything other than making that system available to users, carriers and whatever else.

There has been a change in attitude. I would like to commend you for it—the consultation and consideration of users and other uses of the seaway with respect to the communities along it. Having said that, you also know things from talking to carriers about carrying costs and overhead. Our community was always opposed to tolls on the basis that this great international waterway we constructed on our own was of international benefit as well as overall Canadian benefit, and that a user-pay application was not altogether fair with respect to the seaway.

Over the years, the objective of self-sufficiency has changed. Your mandate allows you to borrow money, in the ordinary sense of the word. I do not suppose you have, but the government... just as we point out, the exigencies of the circumstances indicate what expenses have to be incurred, and you incur them to maintain that operation. A debt was

[Traduction]

**M. Reid:** En d'autres mots, vous devriez aller jusqu'au bout.

**M. W. O'Neil:** Ou alors il ne nous serait rien resté. Ce n'était pas une question de capacité d'arrêter à mi-chemin. Voilà dont le point sur l'amélioration de la capacité.

Quant à la fiabilité, nous n'avons jamais reculé devant l'exécution de travaux nécessaires pour assurer la fiabilité du système. L'hiver dernier nous avons terminé les réparations à l'écluse 77—la première étape de réparations ne constituait pas des réparations temporaires; il s'agissait de réparations de premier niveau permettant la reprise de la navigation. Nous les avons donc terminées l'hiver dernier.

Au cours de nos vérifications, à cause de nos préoccupations au sujet de certaines choses que nous avons pu voir et au sujet desquelles nous avons dit qu'elles pouvaient attendre encore une autre année, nous avons dit par la suite que nous ne pouvions prendre un tel risque. À la suite des vérifications faites par des consultants, nous avons dit veuillez vous concentrer sur ceci. «Ceci» dans un cas particulier consistait en l'écluse 2. Ils nous avaient conseillé d'exécuter les travaux au cours de l'hiver. Nous l'avons fait. Nous avons financé ces opérations à même nos réserves. Ainsi les travaux furent complétés. Nous avons procédé à des travaux supplémentaires à la suite d'écluses du canal de Welland qui faisaient partie de ce programme de fiabilité. Dans ce domaine, de toutes les déficiences qui nous ont été rapportées, nous n'avons rien mis en attente.

**M. Reid:** Monsieur O'Neil, vous avez dit que vous et moi, ayant vécu plusieurs années le long du Canal de Welland, savions fort bien du temps où l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent n'était préoccupée que par la fourniture, l'exploitation et la gestion d'un système de transport, et ne se préoccupait pas tellement d'autres choses que de rendre le système disponible aux utilisateurs, transporteurs et autres.

Il y a eu un changement d'attitude. Je voudrais vous féliciter pour cela—pour le fait de consulter les utilisateurs et de prendre en considération leurs avis et d'étudier la possibilité de créer d'autres usages pour la Voie maritime, compte tenu des besoins des communautés qui vivent le long de son parcours. Cela étant dit, vous retirez également des connaissances du fait de la consultation des transporteurs au sujet des coûts de transport et des frais généraux. Notre groupe a toujours été opposé à l'imposition de péages parce que cette grande voie internationale que nous avons construite de notre propre initiative constituait un avantage au niveau international ainsi qu'au niveau de l'ensemble du Canada, et qu'il ne semblait pas juste de faire payer les utilisateurs de la Voie.

Au cours des années, l'objectif d'auto-suffisance a subi des changements. Votre mandat vous permet d'emprunter de l'argent, au vrai sens du mot. Je présume que vous ne l'avez pas fait, mais le gouvernement... mais comme nous l'avons fait remarquer, les exigences des circonstances montrent quelles dépenses vous avez dû faire, et vous les avez faites pour maintenir la Voie en opération. Une dette s'est accumulée au



*[Text]*

accumulated over the years and ultimately written off or absorbed in ways other than being a continuing operating cost.

Have you projected the amount of cost that a user can absorb and continue to put their ships on the water? Do any of your studies indicate a line by reason of the assistance to railway lines? How can pulpwood come into my home town—your former home town—by rail cheaper than they could use the seaway system, which they did for so many years? Have you made studies along this kind of a line of no return to waterway and marine traffic?

**An hon. member:** A make-or-break line.

**Mr. Reid:** That is right.

**Mr. W. O'Neil:** We have made studies each time we increased the tolls on the impact that will have on the total cost of transportation and have made an assessment as to whether or not this would be the thing which would push it over from one side to the other. We are dealing with a rather fine line. The seaway charges are just one element. If I could just mention a few of the things that go into this movement of grain—and we can stick with grain for a minute, because—

**The Chairman:** There are a lot of variables. We know that. But is there a make-or-break line? Is it possible to respond to Mr. Reid's question?

**Mr. W. O'Neil:** Mr. Chairman, I am not sure that it is possible to put that line in directly.

**The Chairman:** Mr. Reid may explore it more on another round, but I want to get on to other members we have listed. We are building up some members here on the list.

It is not very nice for me to intervene, Mr. Reid. You asked the question—

**Mr. Reid:** We have all day, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Well, we are trying to make sure we do not come back this afternoon. Mr. Taylor.

**Mr. Taylor:** Thank you, Mr. Chairman. I have a couple of questions in connection with the accidents that took place, such as the accident on Lock 7 of the Welland Canal. What I am trying to determine is twofold: the cost of the repair and the cost that arises out of the delays that were occasioned. Do you have those figures?

• 1020

**Mr. W. O'Neil:** Yes, I have those. The cost of repair to Lock 7, including the consultant and legal fees, is approximately \$7 million.

**Mr. Taylor:** What about the estimated cost due to the delays?

*[Translation]*

cours des ans et finalement elle a été passée aux profits et pertes ou absorbées d'une façon autre que sous la forme de coûts d'exploitation continus.

Avez-vous fait des prévisions quant à la quantité de coûts qu'un utilisateur peut absorber et encore faire naviguer ses bateaux? Est-ce que vos études vous donnent des indices sur les raisons d'aide aux chemins de fer? Comment le bois de pulpe peut-il être livré dans ma ville natale—votre ancien chez vous—par rails, à un coût moindre que s'il l'était par la Voie maritime, comme ce fut le cas pendant plusieurs années? Avez-vous fait des études sur cette sorte de cas de non-retour à la voie d'eau ou au commerce maritime?

**Une voix:** C'est une question de vie ou de mort.

**M. Reid:** C'est vrai.

**M. W. O'Neil:** Chaque fois que nous avons augmenté les péages, nous avons fait des études sur l'impact de ces augmentations sur les coûts de transport et nous avons fait une évaluation à savoir si elles allaient être le poids qui ferait pencher la balance d'un côté ou de l'autre. Nous étions sur la corde raide. Les frais imposés par la Voie maritime ne sont qu'un des éléments des coûts. Si je peux me permettre de ne mentionner que quelques-uns des éléments qui entrent dans le mouvement du grain—et nous pourrions nous en tenir au grain pour une minute, puisque . . .

**Le président:** Il y a beaucoup de paramètres, nous le savons. Mais existe-t-il vraiment une ligne bien définie entre «la vie et la mort»? Pouvez-vous répondre à la question de M. Reid?

**M. W. O'Neil:** Monsieur le président, je ne suis pas certain qu'il soit possible d'y répondre directement.

**Le président:** M. Reid pourra explorer cette question plus en profondeur à une autre série d'audiences, mais je voudrais laisser la parole à d'autres membres du Comité. Nous accumulons plusieurs membres sur notre liste.

Il n'est pas très gentil de ma part d'intervenir ainsi monsieur Reid. Vous aviez posé la question . . .

**M. Reid:** Nous avons toute la journée, monsieur le président.

**Le président:** Bien, nous ne voudrions pas devoir revenir cet après-midi. Monsieur Taylor.

**M. Taylor:** Merci, monsieur le président. J'aurais quelques questions au sujet des accidents qui se sont produits, tel celui à l'écluse 7 sur le Canal de Welland. Ma question a donc deux volets: les coûts de réparations et les coûts relatifs aux délais qui ont été occasionnés. Avez-vous ces chiffres en mains?

**M. W. O'Neil:** Oui, je les ai. Les coûts de réparation de l'écluse 7, y compris les honoraires des consultants et les frais d'avocats, s'élèvent à environ 7 millions de dollars.

**M. Taylor:** Et à propos des coûts estimés relativement aux retards?

[Texte]

**Mr. W. O'Neil:** It is difficult to answer because we have not yet received all of the claims. In Ontario, there is a six-month period during which they must file, and then there is a two-month period for serving those lawsuits. The six months ran out on April 14; they must be served by June 14.

We had 689 notices of intent to claim; we have 52 lawsuits, and the total claim is \$25 million. Those claims have not been assessed, so we do not know how valid they are.

**Mr. Taylor:** In connection with the Valleyfield Bridge, would you have the figures for the repairs?

**Mr. W. O'Neil:** The Valleyfield Bridge itself was approximately \$4 million.

**Mr. Taylor:** And would there be—

**Mr. W. O'Neil:** There were 277 notices, and we have 30 lawsuits, totalling about \$16.7 million. The time frame on it does not run out until January 21, 1987—the Quebec law is different—so we have to wait until then before we know the full extent of that.

**Mr. Taylor:** And what was the third accident?

**Mr. W. O'Neil:** The ship which ran into the St. Louis Bridge.

**Mr. Taylor:** Oh, yes.

**Mr. W. O'Neil:** In this case, we have been advised by 13 shipping interests they are going to sue us, and by four land-related concerns; we have no lawsuits against the authority at this time.

**Mr. Taylor:** What was the cost of repairing the damage?

**Mr. W. O'Neil:** The bridge has not been repaired yet. The seaway has spent something over \$500,000 to secure the bridge and to get the ship out of the way and to restore navigation. And we are considering this part of the salvage claim.

**Mr. Taylor:** How much was that?

**Mr. W. O'Neil:** About \$500,000. The total cost of repairs to the bridge will be—for the seaway authority—around \$4 million. It has not been determined yet. It is a bit more complicated because Quebec Hydro is responsible for the piers and we are responsible for the superstructure. It is a joint effort. But our cost would be in the range of \$4 million.

**Mr. Taylor:** What ship was it which ran into the bridge?

**Mr. W. O'Neil:** The *Jala Godavari*. It was an Indian-registered ship.

**Mr. Taylor:** Are they going to pay any of these damages?

**Mr. W. O'Neil:** We expect so. We have a letter of undertaking from them for \$4.2 million; but they have advised us they

[Traduction]

**M. W. O'Neil:** Il est difficile de répondre puisque nous n'avons pas encore reçu toutes les réclamations. En Ontario, une période de six mois est allouée pour la présentation des plaintes et puis une autre période de deux mois est prévue pour intenter des poursuites judiciaires. La période de six mois se terminait le 14 avril; alors les poursuites devraient être notifiées d'ici au 14 juin.

Nous avons reçu 689 avis d'intention de réclamations, et 52 poursuites judiciaires; le total des réclamations s'élève à 25 millions de dollars. Ces réclamations n'ont pas été évaluées, nous ne savons donc pas jusqu'à quel point elles sont valables.

**M. Taylor:** Pour ce qui est du Pont de Valleyfield, auriez-vous les chiffres touchant aux réparations?

**M. O'Neil:** Les coûts pour le pont de Valleyfield même s'élevaient à environ 4 millions de dollars.

**M. Taylor:** Et y aurait-il . . .

**M. W. O'Neil:** Nous avons reçu 277 avis et 30 poursuites judiciaires, pour un total de 16,700 millions de dollars. Le temps alloué par la loi ne sera écoulé que le 21 janvier 1987 . . . la loi du Québec est différente . . . nous devons donc attendre jusque là pour connaître la portée exacte de cet accident.

**M. Taylor:** Et quel était le troisième incident?

**M. W. O'Neil:** Le bateau qui est entré en collision avec le Pont St-Louis.

**M. Taylor:** Oh, oui.

**M. W. O'Neil:** Dans ce cas nous avons reçu 13 avis de poursuites présentés par autant d'armateurs, et quatre présentés par des autorités terrestres; aucune poursuite judiciaire n'a été intentée à date contre l'Administration.

**M. Taylor:** Quels étaient les coûts de réparation des dommages?

**M. W. O'Neil:** Le pont n'a pas encore été réparé. L'Administration de la Voie maritime a dépensé un peu plus de 500,000\$ pour assujettir le pont, dégager le navire et permettre la navigation normale. Et nous considérons cette partie des travaux comme une réclamation de sauvetage.

**M. Taylor:** À combien s'élevait-elle?

**M. W. O'Neil:** À environ 500,000\$. Le coût total des réparations sera—pour l'Administration de la Voie maritime—d'environ 4 millions de dollars. Il n'a pas encore été calculé avec précision. Cela se complique un peu du fait que l'Hydro-Québec est responsable dans le cas des piliers et que nous le sommes dans le cas de la superstructure. C'est une entreprise conjointe. Mais le coût pour nous s'élèvera aux environs de 4 millions de dollars.

**M. Taylor:** Que est le nom du navire qui a percuté le pont?

**M. W. O'Neil:** Le *Jala Godavari*. C'est un navire battant pavillon indien.

**M. Taylor:** Les armateurs vont-ils payer une partie des dommages?

**M. W. O'Neil:** Nous espérons bien que tel sera le cas. Nous avons reçu une lettre d'engagement de leur part pour la somme



[Text]

intend to limit their liability, and under the Canada Shipping Act, this will put them with a limit of approximately \$1.1 million. To exceed this, we would have to prove negligence on the part of the owners of the ship.

**Mr. Ouellet:** Mr. O'Neil, I understand some time ago you went to London to talk to Lloyd's about the safety of the seaway. I think you went there because the ship-owners were fearful Lloyd's would substantially increase rates on insurance premiums. What was the result of your trip? Have you been successful? Is there a certain guarantee on the part of the insurance company that premiums will not be jacked up?

**Mr. W. O'Neil:** There is no guarantee the premiums will not be increased. But I met with the underwriters; there were some 60 underwriters present who had certain knowledge of the seaway, but not complete knowledge in all cases. And that is a re-insuring market.

As you mentioned, I was asked by the Canadian ship-owners to meet with them to try and inform them first of all what the seaway was doing, and then what the accidents were. There was a lot of misinformation in the media at the time, especially on the European side, where what filters through is sometimes rather slim. I was able to show them and demonstrate what happened precisely, how it would not happen again, what other steps the seaway authority was taking to assure the integrity of the system, to point out to them that as a result of mechanical structural problems in the seaway . . .

Since we have been opened, we have only been closed less than 1% of the time for those reasons, so they had a better appreciation of what the authority was trying to do. It is first time anyone from the authority had met with the London market. I am sure they felt it was desirable to have somebody to talk to, rather than to get information through brokers and other sources.

The feedback I have from the ship owners is that it was successful. It served the purpose; they are better informed and therefore it should allow the ship owners to maintain their premiums at reasonable levels.

**Mr. Ouellet:** Well I commend you for this, because I think it is very important that the reputation of the seaway is not impaired by some unfortunate accident; indeed, anything which could be done to reassure the world that it is a good system and it should be considered safe is appropriate.

My second question, Mr. Chairman, has to do with a decision the Canadian Wheat Board made some time ago to

[Translation]

de 4,200 millions de dollars; mais ils nous ont fait savoir qu'ils prévoyaient limiter leurs responsabilités, et aux termes de la Loi sur la marine marchande du Canada, leur limite pourrait être réduite à 1,100 millions de dollars. Pour le faire augmenter, il faudrait que nous prouvions qu'il y a eu négligence de la part des armateurs.

**M. Ouellet:** Monsieur O'Neil, j'ai cru comprendre qu'il y a quelque temps vous vous êtes rendu à Londres pour discuter de la sécurité de la Voie maritime avec la compagnie Lloyd's. Je crois que vous vous êtes rendu là parce que les armateurs avaient peur que la compagnie Lloyd's n'augmente de façon importante les primes d'assurance. Quels ont été les résultats de votre voyage? Avez-vous réussi votre entreprise? Existe-t-il une certaine garantie de la part de la compagnie d'assurance que les primes ne monteront pas en flèche?

**M. W. O'Neil:** Je n'ai eu aucune garantie à savoir que les primes n'augmenteraient pas. Mais j'ai rencontré les assureurs; il y avait quelque 60 assureurs présents qui connaissaient tous jusqu'à un certain point la Voie maritime; mais ils n'en avaient pas tous une parfaite connaissance. Et il s'agit là d'un marché de réassurance.

Comme vous l'avez dit, les armateurs canadiens m'avaient demandé de rencontrer les assureurs afin de leur expliquer en premier lieu ce que la Voie maritime faisait et en second lieu comment les accidents s'étaient produits. Une importante quantité d'informations erronées avaient été véhiculée par les media à ce moment-là, surtout du côté européen, car ce qui réussit à se rendre jusque là est plutôt mince. Je leur ai dit et leur ai montré ce qui, exactement, s'est produit; je leur ai également fait connaître ce qui a été fait pour éviter que cela se reproduise et les moyens mis en oeuvre par l'Administration de la Voie maritime pour assurer la sécurité du réseau, et leur ai fait remarquer qu'à la suite de problèmes mécaniques et structuraux, la voie maritime . . .

• 1025

Depuis l'entrée en service de la Voie maritime, la durée des fermetures pour de telles raisons n'a compté que pour moins de 1 p. 100 du temps; cela leur donne donc une très bonne idée des efforts faits en ce sens. C'est la première fois qu'un représentant de la Voie maritime rencontre des membres du marché de Londres. Je crois qu'ils ont apprécié de pouvoir discuter directement avec quelqu'un de la Voie maritime, plutôt que d'obtenir des informations par l'entremise de courtiers ou d'autres sources.

D'après les échos que j'ai obtenus des armateurs, cette rencontre a été utile; les assureurs sont désormais mieux informés, et cela devrait permettre de maintenir à un niveau raisonnable les primes demandées aux armateurs.

**M. Ouellet:** Bien, je me dois de vous faire des éloges, à cet égard, car j'estime qu'il serait très malheureux de voir la réputation de la Voie maritime entachée à cause d'un accident malencontreux; en effet, rien ne doit être ménagé pour rassurer les armateurs sur la sécurité de la Voie maritime.

Monsieur le président, ma deuxième question porte sur la décision prise il y a quelque temps par la Commission cana-

[Texte]

move more grain through the west coast for shipment to Europe. Did you or some representative of the seaway discuss this with the wheat board, and what sorts of initiative could be taken to prevent this trend from continuing or progressing?

**Mr. W. O'Neil:** Mr. Chairman, I think the first step is to identify clearly all the costs that go into the movements east and west because I think without having that firm information in our hands, we get into a debate which becomes sometimes emotional as to whether we are going west or we are going east.

We need some facts to be absolutely certain of what we are talking about. It has to be demonstrated that the eastern movement is cheaper or as cheap as the western movement, or it is only logical that the grain should go to the west—at least this is the impression I have.

I think we have to get this data base first and we have talked to some of the users of the system and are compiling this now. It is rather extensive. I was going to go through the list but the Chairman admonished me, so I will not do so. But there are some 30 elements, say, that go into it and these all have to be examined in detail. For instance, the Canadian Grain Commission increased their rates by something like 75¢ last year. You know, that is a substantial increase compared to the total increases we would impose. Our 6% is far less than that.

These are things which have to be looked at. Once we know that, then I think we will be able to discuss with the wheat board precisely what we are talking about and what can be done.

**Mr. Ouellet:** You have not yet talked with the Wheat Board.

**Mr. W. O'Neil:** We have mentioned to some officers in the Wheat Board our concern about this movement, and pointed out to them that it is all right to say that you are going to move to Vancouver and use the eastern movement as a residual movement, but if this goes on too long, we will not have any eastern carriers left because we know that some of the eastern carriers are in financial difficulties right now. They have been for a couple of years. The ability to handle, say, back to 13 million or 14 million tonnes might become less and less.

**Mr. Ouellet:** Well, I have here a copy of an article written by Bruce Ward, one of the *Citizen* staff writers here in Ottawa, and I just want to read a very short paragraph and find out from you if it is really what you are thinking. He says:

The board claimed it can move a tonne of wheat by that route—that is, the west coast—

at a fraction of the cost incurred through the Great Lakes System. "That is very disturbing", said Mr. O'Neil. "I do not see how those numbers can be correct."

[Traduction]

dienne du blé de faire transporter son grain sur la côte ouest en vue de l'expédier vers l'Europe. Y a-t-il eu des discussions entre la Commission et vous, ou un autre représentant de la Voie maritime, sur cette décision? Qu'est-ce qu'on pourrait faire pour mettre fin à cette tendance, ou, encore, pour empêcher qu'elle s'accroisse?

**M. W. O'Neil:** Monsieur le président, j'estime que la première chose à faire serait de déterminer clairement les coûts respectifs du transport du grain vers la côte est, et vers la côte ouest. Sans chiffres précis nous risquons de nous lancer dans un débat qui pourrait parfois marqué par les sentiments.

Il nous faut connaître les chiffres avant de nous avancer. Ce qu'il faut démontrer, c'est que l'acheminement vers la côte est plus économique, ou pas plus cher, que l'acheminement vers la côte ouest; sinon, il ne serait que logique que le grain soit expédié à l'étranger à partir de la côte ouest... du moins, c'est l'impression que j'en retire.

Je crois qu'il faut d'abord réunir les données pertinentes; j'en ai discuté avec certains usagers du réseau, et les données sont actuellement en voie de compilation. C'est une tâche plutôt laborieuse. J'avais l'intention de présenter la liste, mais monsieur le président m'a exhorté à ne pas le faire. Disons qu'elle comprend environ 30 éléments, qui doivent tous être examinés en détail. Par exemple, l'an dernier, la Commission canadienne du grain a augmenté ses tarifs d'environ 75 p. 100. C'est là une forte augmentation par rapport aux augmentations totales que nous avons annoncées et qui ne sont d'ailleurs que de 6 p. 100, ce qui est beaucoup moins élevé.

C'est le genre de situation qui doit être examinée. Une fois que nous posséderons les chiffres et les faits, nous serons mieux en mesure de discuter utilement de la question avec la Commission canadienne du blé, et des solutions possibles.

**M. Ouellet:** Vous n'avez pas encore entamé de discussions avec la Commission?

**M. W. O'Neil:** Nous avons fait part à certains agents de la Commission de nos inquiétudes face à ces mouvements. Nous leur avons fait remarquer qu'il n'y a rien d'anormal que le grain soit expédié majoritairement par Vancouver; et que la côte est ne serve qu'aux mouvements résiduels, mais que si cette tendance se poursuit trop longtemps, il ne subsistera plus aucun transporteur dans l'Est, car nous savons pertinemment que certains d'entre eux éprouvent actuellement des difficultés financières, difficultés qui remontent à quelques années. La capacité, là-bas, de manutentionner de 13 à 14 millions de tonnes, risquerait de diminuer sans cesse.

**M. Ouellet:** J'ai ici un exemplaire d'un article écrit par Bruce Ward, rédacteur au *Citizen* d'Ottawa; j'aimerais y lire un court paragraphe, et que vous me disiez ensuite s'il reflète vos impressions. Je lis:

La Commission affirme pouvoir transporter une tonne de blé par cette route. c'est-à-dire la côte ouest...

pour moins de ce qu'il en coûte en empruntant le réseau des Grands Lacs. «C'est assez troublant», d'ajouter M. O'Neil. Je ne vois pas comment ces chiffres pourraient être exacts».



[Text]

**The Chairman:** Be corrected or correct?

**Mr. Ouellet:** "Can be correct". If you have the feeling that these figures are wrong, and my instinct seems to back you in this regard, what can we do to make sure that the Canadian Wheat Board does not perpetrate this wrongdoing?

• 1030

**Mr. W. O'Neil:** Mr. Chairman, I think I have probably given as much information as I can on that until we get all of the facts before us.

**Mr. Ouellet:** Why did you not say then that you were disturbed and you think that those numbers . . . You do not think these numbers are right?

**Mr. W. O'Neil:** Oh, I am disturbed. There is no question of that. I think that as someone responsible for the seaway, it would be wrong for me to say I was not disturbed.

**The Chairman:** Mr. O'Neil, I did not know it was a 30-point matter that you might have given to Mr. Reid. Perhaps if it is a concise 30 points, we could have it put in the supplementary piece of paper that comes across our desk. Is this not an area that the parliamentary committee could quite properly evaluate? Obviously, you are concerned. You have real questions about the figures. I do not know about the figures, but I would like to know when this policy, if it was a policy, started. How much of it has resulted in a change of grain coming through the seaway? More is now going through Vancouver. We should assess the points that you mentioned and perhaps talk to the Wheat Board. Obviously, if we get mandated to study the whole thing . . . In your opinion, would this be a proper area for this parliamentary committee to assess?

**Mr. W. O'Neil:** Yes, Mr. Chairman, I would think so.

**The Chairman:** I wonder if other federal agencies—you are the St. Lawrence Seaway—such as the CTC or the the Department of Transport, are doing an assessment of this. How many studies are going on in the different agencies and departments? It might be another legitimate reason why the Parliamentary committee could be the focal point for many of these activities. We could bring them all together in this common forum. Do you know if the CTC is looking at these figures that concern you?

**Mr. W. O'Neil:** The answer to that is no, Mr. Chairman. I do know that the Dominion Marine Association, the Province of Ontario, the Province of Quebec and ourselves are looking at this matter. There is information that can be brought out from some of those sources which you cannot get in some other places. But I do know that is taking place right now.

[Translation]

**Le président:** Vous avez bien dit exacts?

**M. Ouellet:** Oui, c'est cela. Si vous avez l'impression qu'ils ne sont pas exacts, et j'oserais dire que je partage également cette impression, que pouvons-nous alors faire pour nous assurer que la Commission canadienne du blé ne continue pas de se comporter mal?

**M. W. O'Neil:** Monsieur le président, c'est probablement là toute l'information que je puisse donner en attendant d'avoir toutes les données pertinentes.

**M. Ouellet:** Pourquoi ne nous avez-vous pas alors fait part de vos inquiétudes devant cette situation? Et vous croyez aussi que ces chiffres . . . ne sont pas exacts?

**M. W. O'Neil:** Oui, cela m'inquiète vraiment. Il n'y a aucun doute là-dessus. À cause de mes responsabilités devant la Voie maritime, je mentirais si je vous disais que je ne suis pas inquiet.

**Le président:** Monsieur O'Neil, je ne savais pas que le document que vous vouliez remettre à M. Reid comportait une trentaine d'éléments. Si ces 30 points sont assez concis, peut-être aurions-nous pu les joindre au document supplémentaire qui nous est présenté. N'est-ce pas là un sujet que le comité parlementaire pourrait étudier? De toute évidence, cette affaire vous préoccupe, et vous nourrissez de réels doutes sur ces chiffres. Quant à moi, je ne connais pas ces chiffres, mais j'aimerais bien savoir quand cette politique, si c'en est une, a été mise en application. Dans quelle mesure a-t-elle entraîné des changements au niveau du volume de grains transportés par la voie maritime? Une plus grande partie de ce volume est maintenant expédié à l'étranger depuis le port de Vancouver. Nous devrions étudier les points que vous avez soulevés, et, probablement, en discuter avec les représentants de la Commission canadienne du blé. Evidemment, si on nous accorde le mandat d'étudier toute la question . . . À votre avis, cette affaire devrait-elle être soumise à l'étude du comité parlementaire?

**M. W. O'Neil:** Oui, monsieur le président, je le crois.

**Le président:** Je me demande si d'autres organismes du gouvernement fédéral—vous êtes de la Voie maritime du St-Laurent—comme la Commission canadienne des transports ou le ministère des Transports, se penchent sur cette situation. Combien y a-t-il d'études en cours dans les divers organismes et ministères? Voilà probablement une autre bonne raison pour que le comité parlementaire devienne le point de convergence de toutes ces activités; il pourrait servir de tribune à toutes les parties que la question intéresse . . . Savez-vous si la Commission canadienne des transports s'est penchée sur ces chiffres qui vous préoccupent?

**M. W. O'Neil:** La réponse à votre question est tout simplement non, monsieur le président. Je peux cependant vous informer qu'à l'heure actuelle, la *Dominion Marine Association*, la province de l'Ontario, la province de Québec et nous, de l'Administration de la Voie maritime du St-Laurent, étudions la question. Certaines des informations ne peuvent

[Texte]

**Mr. Ouellet:** It might be information that you are reluctant to give publicly at this time, but could we have the assurance that indeed if our committee is going to have a mandate to have a thorough review of the St. Lawrence Seaway operation, you will co-operate with us and give, in confidence, at closed sessions, some of the data and the information that you have? I think this is very important. Those numbers have to be looked at and analysed, and some of these figures are not in our hands. We will need your co-operation in this regard. Can we count on it?

**Mr. W. O'Neil:** Mr. Chairman, there is no question of that. It is in our interests to provide all the assistance we can and we would be pleased to do that.

**The Chairman:** My only qualification at the moment, Mr. Ouellet, is that I would think a lot of that—I do not see any reason that it would be confidential. I think it would be open to public domain. We may have conflicting figures in the public domain that we may want to assess. Perhaps there would be good reasons, from time to time, to go to an in camera meeting. But if we are going to have a public hearing on the seaway, the less we have in camera the more productive we will be.

**Mr. Ouellet:** Maybe, but I want to be sure. Because we are public, we might be deprived of some information and that is why I asked the question.

**The Chairman:** He would be crazy to do it if it were going to help his case.

**Mr. W. O'Neil:** Mr. Chairman, the only thing I think that would be considered in that area would be competitive information—

**The Chairman:** Oh, yes, well that is—

**Mr. W. O'Neil:** —a shipping company's rates or something.

**The Chairman:** Oh, no, we understand.

**Mr. W. O'Neil:** That is the sort of thing that would have to be kept confidential.

**The Chairman:** We understand that.

**Mr. Ouellet:** I have one last question, Mr. Chairman. As an organization, have you had some analysis of the effect that clause 4 of Bill C-75 could have on the system, on the seaway?

• 1035

Mind you, there are unknown factors there. Precisely while the government has a legitimate right to recover some cost, there might be a point where this legitimate expectation

[Traduction]

être obtenues que de sources bien précises seulement. Mais je sais que le processus est présentement en cours.

**M. Ouellet:** J'imagine qu'il pourrait s'agir d'informations que vous hésiteriez à rendre publiques à ce moment-ci. Par contre, si votre comité est pour se voir accorder le mandat de faire un examen complet de l'exploitation de la Voie maritime, j'aimerais bien avoir l'assurance de votre collaboration, et être certain que vous nous communiquerez en toute confiance, lors des audiences à huis clos, certaines des données et informations que vous possédez. Cet aspect de la question est très important. Il faudra examiner et analyser les données sur les mouvements des grains vers la côte est et la côte ouest, mais certaines ne sont pas en notre possession. C'est pourquoi nous aurons besoin de votre collaboration, et j'ose espérer que nous pourrions y compter.

**M. W. O'Neil:** Vous pouvez en être assuré, monsieur le président. Il y va de notre intérêt de collaborer avec vous, et nous serons très heureux de le faire.

**Le président:** Monsieur Ouellet, tout ce que je puis dire pour le moment, c'est que j'y réfléchis sérieusement; je ne vois pas pourquoi ces informations seraient confidentielles. Je pense qu'elles pourraient être du domaine public. Nous pourrions porter devant le public des chiffres contradictoires que nous aimerions évaluer. Il y aurait probablement de bonnes raisons d'aller de temps à autre devant les caméras. Néanmoins, si nous tenons des audiences publiques sur la Voie maritime, moins nous irons devant les caméras, plus les choses avancent.

**M. Ouellet:** Probablement, mais je voudrais bien en être sûr. En tenant des audiences publiques, nous risquons de nous voir privés de certaines informations, et c'est pour cette raison que j'ai posé ma question.

**Le président:** Il serait bon de le dire, si cela allait aider à sa cause.

**M. W. O'Neil:** Monsieur le président, il s'agirait d'informations qui tiennent de la concurrence dans le domaine.

**Le président:** Si je comprends bien, ce sont . . .

**M. W. O'Neil:** . . . des tarifs de transport maritime ou quelque chose du genre.

**Le président:** Ah bon. Je saisis.

**M. W. O'Neil:** Des informations qui doivent demeurer confidentielles.

**Le président:** Nous comprenons cela.

**M. Ouellet:** Monsieur le président, je voudrais poser une dernière question. En votre qualité d'organisme officiel, êtes-vous au courant des analyses sur les répercussions que l'article 4 du projet de loi C-75 pourraient avoir le réseau fluvial, sur la voie maritime?

Remarquez qu'il existe des facteurs inconnus dans cette affaire. Alors que le gouvernement a le droit légitime de récupérer certains coûts, il se peut qu'à un moment donné ce



[Text]

becomes a very damaging situation. I would like to know if the seaway has had analysis of this and has input that could be given to us as members of the committee in order to make suggestions to the Minister in this regard.

**Mr. W. O'Neil:** Mr. Chairman, this is a difficult question to answer. We do not know how much of the first round of the Minister's announcement—the \$20 million recovery in 1988, if it takes place—is going to be applied to the Great Lakes system or how much of it would be allocated against the various elements that would use the system. We do not know how much is going to the west coast or the east coast for ice-breaking and all the various things that are involved. So it is virtually impossible for us to make any kind of a sound assessment of it at this time.

I am afraid this is the best answer I can give. I would expect, after the round of hearings that take place—I understand the discussions are going to take place either during the balance of this year and next year before the implementation of it—it will become clearer. Then we will be able to make some positive analysis of the impact on the seaway system.

**Mr. Ouellet:** At this time, how much can you absorb?

**Mr. W. O'Neil:** If you ask the industry, they cannot absorb any. This is a difficult question.

**Mr. Ouellet:** Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Ouellet. I have on a second round Mr. Angus and Mr. Reid.

First, though, Mr. Ouellet mentioned about studies and you mentioned in your overview, Mr. O'Neil, about the change in the American grain flowing through the system. Was this predictable? Has the grain shifted into the Mississippi system? In terms of an overview for this committee and in terms of parameter to study the seaway, where would you think would be the most productive places this committee or subcommittee could travel to and find information on the different points we have already mentioned?

Obviously, I would think the committee would have to go into the United States in part or in some places. What would be your view on it if you were trying to organize this venture?

**Mr. W. O'Neil:** Do not wish this on me, Mr. Chairman. I think if we are talking about the American grain industry you would want to go to places where those movements are directed. I think there is information available in Toledo and Duluth or in those areas, the Minneapolis-Minnesota-Duluth area, which would be helpful.

**The Chairman:** Would you have to go there or could they come here?

**Mr. W. O'Neil:** I think it would be necessary to see those two places in order to get the right perspective. You might want other people to come from other spots, depending on their availability. Some of the grain industry is controlled from New York City and from Connecticut. They would probably

[Translation]

droit entraîne une situation très préjudiciable. L'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent a-t-elle eu des rapports sur cette possibilité? Possède-t-elle des données qu'elle pourrait remettre aux membres du comité afin qu'ils puissent être en mesure de formuler des recommandations au ministre?

**M. W. O'Neil:** Monsieur le président, voilà une question à laquelle il est difficile de répondre. Nous ne savons pas quelle partie des montants que le ministre prévoit récupérer dans un premier temps—le projet de récupération vise 20 millions de dollars pour 1988—sera imputée au réseau des Grands Lacs ou aux divers usagers de la Voie maritime. Nous ignorons combien ira à la côte est ou à la côte ouest pour les opérations de déglacage et tout ce que cela comporte. Par conséquent, il nous est pratiquement impossible de faire à l'heure actuelle une évaluation valable de la question.

C'est tout ce que je peux répondre. J'ose espérer que tout deviendra plus clair après la série d'audiences. Je crois savoir qu'elles auront lieu durant le reste de l'année, et l'année prochaine, avant que le programme ne soit mis en application. C'est seulement après que nous serons en mesure de faire une analyse valable des répercussions sur la voie maritime.

**M. Ouellet:** À l'heure actuelle, combien pouvez-vous éponger?

**M. W. O'Neil:** Si vous demandez aux gens de l'industrie, ils vous répondront qu'ils ne peuvent rien éponger. La question n'est pas facile.

**M. Ouellet:** Merci.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Ouellet. Pour la deuxième séance, nous avons M. Angus et M. Reid.

D'abord, M. Ouellet a parlé d'études, et, dans votre revue, monsieur O'Neil, vous avez parlé des changements concernant l'acheminement du grain des États-Unis par le réseau. Cette situation était-elle prévisible? Le grain américain est-il désormais expédié par le réseau du Mississippi? À votre avis, si le comité veut posséder une vue d'ensemble de la question et disposer de paramètres utiles pour étudier la voie maritime, où doit-il se déplacer pour obtenir de l'information sur les différents points mentionnés?

De toute évidence, je pense que le comité devra se rendre aux États-Unis. Si vous aviez à organiser cette tournée, comment procéderiez-vous?

**M. W. O'Neil:** Ne me souhaitez pas cela, monsieur le président. Mais si nous nous intéressons à l'industrie du transport du grain aux États-Unis, il faudrait aller là où les grains sont acheminés. Si je ne me trompe pas, il serait possible d'obtenir des informations utiles à Toledo et à Duluth, dans la région de Minneapolis-Minnesota-Duluth.

**Le président:** Y aurait-il lieu de se rendre là-bas, ou bien, est-ce que ces gens-la pourraient venir ici?

**M. W. O'Neil:** Je crois qu'il faudrait se rendre à ces deux endroits pour mieux apprécier la situation. Il pourrait être intéressant d'entendre des gens d'autres endroits, cela dépendrait bien sûr de leur disponibilité. Une partie du contrôle de l'industrie du grain des États-Unis est exercé depuis New

[Texte]

be prepared to supply knowledgeable people at Duluth or Toledo. I think those two areas are representative of what is going on. Of course, I think Washington would be necessary because there are government policies that might affect the movements.

**The Chairman:** What about New Orleans in terms of the Mississippi system?

**Mr. W. O'Neil:** I think the Mississippi system certainly is a competitor for American grain. If you wish to look at the Mississippi system to see how the barge system works, which is different from the system on the Great Lakes, it would perhaps be worthwhile.

If this is the case, then New Orleans could be a general area. As for public hearings in New Orleans, if there are to be public hearings, I do not think is really in the cards for some of these American cities. I think you could invite people to come and explain to you what is going on and how the American grain industry makes its decisions.

We have done this in the past in the authority. I think it would be wise for the committee to understand directly what the impact of any change in, say, seaway tolls would be as far as the grain merchants are concerned because they are handling grain all around the world.

On the Canadian side, if you wish me to comment on the Canadian side, I would certainly think Winnipeg would be necessary, as well as Thunder Bay and St. Catharines, which could include Toronto. I think anyone who was interested from Toronto could appear at St. Catharines; I think St. Catharines is probably the best place. Montreal and Quebec are also possibilities. In Sept-Iles or Port Cartier, I am not sure that public hearings would be worthwhile. I think the business there is directed by other places. I think Quebec and Montreal would perhaps cover that off, but I put that in as a sort of option. I am sorry, did I miss another part of your question, Mr. Chairman?

• 1040

**The Chairman:** No. I guess the other part of the question was the first part. I am glad you gave us your opinion in terms of sites, but with a ship from the American grain going through the seaway... The first part of my question was whether that was predictable, and has a ship from the seaway been down the Mississippi? I guess that was my question.

**Mr. W. O'Neil:** First of all, there is a general reduction in the amount of American grain being shipped out of North America. That is the start. And there are certain infrastruc-

[Traduction]

York, et l'Etat du Connecticut. Ces dirigeants de New York et du Connecticut seraient probablement disposés à mandater des personnes compétentes à Duluth ou à Toledo. Ces deux régions représentent assez bien la situation du transport du grain aux États-Unis. Bien sûr, j'estime qu'il faudrait regarder du côté de Washington, étant donné que c'est de là qu'émanent les politiques gouvernementales susceptibles d'influer sur les mouvements des grains.

**Le président:** Et la Nouvelle-Orléans n'occupe-t-elle pas une place importante dans le réseau du Mississippi?

**M. W. O'Neil:** Si je ne m'abuse, le réseau du Mississippi joue sûrement un rôle important dans le transport du grain américain. Cela vaudrait sans doute la peine d'y aller pour voir comment fonctionne le transport par barges, qui est assez différent de ce qui se passe ici sur les Grands Lacs.

Si tel est le cas, on pourrait considérer la Nouvelle-Orléans comme région générale. Pour ce qui est des audiences publiques à la Nouvelle-Orléans, si audiences publiques il y a, je ne crois vraiment pas qu'il en soit question pour certaines de ces villes des États-Unis. Vous pourriez inviter des représentants de l'industrie américaine du grain à venir nous dire comment ils fonctionnent et comment sont prises les décisions.

Cela a déjà été fait dans le passé, à la Voie maritime. Il serait bon que le comité saisisse bien quelles seraient les conséquences d'un changement, au niveau, par exemple, des droits de passage dans la Voie maritime, sur les marchands de grain, sachant que ceux-ci opèrent partout dans le monde.

Quant aux villes canadiennes, si vous permettez, dans lesquelles la commission pourrait cueillir des informations, j'opterais sûrement pour Winnipeg, ainsi que Thunder Bay et St. Catharines, où pourraient également se produire des personnes de Toronto; j'imagine que les gens de Toronto que la chose intéresse pourraient bien se rendre à St. Catharines; c'est probablement là le meilleur endroit. Montréal et Québec sont également à retenir comme possibilités. Il y a aussi Sept-Îles ou Port-Cartier, mais je ne suis pas sûr qu'il serait profitable d'y tenir des audiences publiques. Je crois plutôt que les affaires là-bas sont contrôlées de l'extérieur. Des audiences à Montréal et à Québec engloberaient probablement ces deux endroits; d'ailleurs, je les inclurai à titre d'option si on veut. Veuillez m'excuser monsieur le président, serais-je passé à côté d'une partie de votre question?

**Le président:** Non, je crois qu'il s'agit du premier volet de la question. Je suis heureux de connaître votre avis sur les endroits qui pourraient intéresser la commission, mais revenons en donc aux navires chargés de grain des États-Unis, qui empruntent la Voie maritime... Le premier volet de ma question visait à savoir si cela était prévisible, et s'il y a eu détournement vers le Mississippi d'une partie du grain américain qui passait par la Voie maritime? Je pense que c'est ainsi que je l'avais formulée.

**M. W. O'Neil:** Premièrement, on assiste à une diminution générale du volume de grain américain exporté vers d'autres continents. Voilà pour un premier temps. Ensuite, certaines



*[Text]*

tures... Certain companies have their whole infrastructure down the Mississippi and they use the Mississippi first. They have their own barge fleets, they have their own terminal elevators, so they ship that route as their number one route—plus the fact that the ocean rates have been extremely depressed and are still extremely depressed. They can get some tremendous prices out of the Gulf of Mexico. So that has a great impact on it.

In addition to that, with the deregulation of the railways in the United States, grain is moving now, say, from Toledo to the east coast, and then being shipped overseas from the east coast, which was formerly seaway grain. So it is not only the Mississippi. We have to look at this whole matter of what is happening as a result of deregulation on the American side, and also, as I mentioned before, the rate-versus-cost structure in Canada on the railways.

**The Chairman:** Thank you very much. Okay, I have Mr. Angus and Mr. Reid, second round.

**Mr. Angus:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. O'Neil, in some of your responses to my colleagues you have made reference to documentation that is either available now, I mean in place now, or may be available at some point in the future. For example, you mentioned the individual analysis done for each rate increase as it relates to the overall transportation component. Can you provide the committee with copies of those, and also that list of 30 elements you referred to? I do not know whether that is in a formal form yet, but if it is, if you could provide it to the committee as well, I think it would be very valuable.

**Mr. W. O'Neil:** I can certainly provide the list. I think I was perhaps exaggerating a bit. I have just done a quick check and I find 20 instead of 30, but it is still of that magnitude. Certainly I can provide the information. The balance of the up-to-date analysis of the individual cost items is not available at this time. We are still working on that. I would see no reason why it could not be made available to the committee when that is completed. I think it would be helpful to the committee.

**Mr. Angus:** One of the areas you made reference to in your overview of the issues is the iron ore, particularly as it relates to the sourcing. I have been told that this year a million tonnes of iron ore from Labrador is being shipped on a foreign vessel to the eastern seaboard and railed to Lake Erie, and that the price differential between the Canadian carrier bid to float it to Lake Erie through the system, and the American consortium, whatever it was, of \$1 a tonne, somewhere in there.

My figures for 1985 suggest the combined tolls for the Welland Canal and the St. Lawrence Seaway, based on 1985 figures, are roughly 92¢ a tonne one way. That is one specific example where there seems to be some direct relationship, although I know the Seaway tolls themselves are only a small component. A couple of questions relating to it... What would be the cost for an empty iron ore vessel to go back

*[Translation]*

infrastructures... Certaines compagnies ont la totalité de leurs infrastructures sur le Mississippi et elles utilisent cette voie en premier. Elles possèdent leurs propres barges, leurs propres élévateurs terminaux; le Mississippi est alors leur premier choix—et il faut aussi mentionner que les tarifs du transport océanique ont beaucoup baissé; ils sont d'ailleurs toujours à un très bas niveau. Les tarifs demandés pour le golfe du Mexique sont très intéressants et cela joue pour beaucoup.

De plus, avec la dérèglementation du transport ferroviaire aux États-Unis, le grain est maintenant acheminé par train de Toledo à la Côte Atlantique; auparavant, ce grain empruntait la Voie maritime du Saint-Laurent. Donc, il n'y a que le Mississippi qui soit responsable de cette situation. Il faut examiner toute la question en tenant compte des conséquences de la dérèglementation du côté américain, et aussi, comme je l'ai déjà mentionné, en examinant les répercussions, au Canada, de la structure des tarifs par rapport aux coûts, sur les chemins de fer.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur O'Neil. Bon, passons à M. Angus et à M. Reid.

**M. Angus:** Merci, monsieur le président. Monsieur O'Neil, dans vos réponses à mes collègues, vous avez parlé de documentation actuellement disponible, c'est-à-dire en place en ce moment, et qui pourrait être disponible plus tard. Par exemple, vous avez mentionné des analyses distinctes des effets de chaque augmentation de tarif sur le transport dans l'ensemble. Pouvez-vous remettre au comité des copies de ces analyses ainsi que la liste des 30 éléments à laquelle vous vous êtes reporté? J'ignore si ce document a été publié de manière officielle, mais si tel est le cas, vous pourriez également le donner au comité; ce serait, je crois, très utile.

**M. W. O'Neil:** Je serai heureux de fournir la liste. Mais je crois que j'ai peut-être exagéré un peu. J'y ai jeté un rapide coup d'oeil, et je me rends compte qu'elle comporte plutôt 20 et non 30 éléments; c'est quand même pas mal. Mais il n'y a aucun doute que je pourrai vous remettre l'information. Cependant, le reste de l'analyse récente de chacun des éléments de coût n'est pas encore disponible. Nous y travaillons actuellement. Je ne vois pas pourquoi elle ne pourrait être remise au comité une fois terminée; c'est un document qui pourrait lui être utile.

**M. Angus:** Dans votre survol des questions, vous avez parlé du minerai de fer, plus particulièrement de son transport à partir des régions d'extraction. On m'a dit que cette année un million de tonnes de minerai de fer du Labrador sont expédiées jusqu'à la Côte est par navire battant pavillon étranger, puis transportées par rail jusqu'au lac Érié; on m'a également dit que l'écart entre le tarif du transporteur canadien, et celui du consortium américain, quel qu'il soit, était de l'ordre de 1\$ la tonne.

D'après les chiffres dont je dispose pour 1985, les droits pour un passage comprenant la section de Montréal au lac Ontario et le canal de Welland, sont d'environ 92\$ la tonne. Il s'agit d'un exemple précis de rapport direct, bien que je sache que les droits de la Voie maritime ne comptent que pour une petite partie. J'ai deux ou trois questions concernant ces droits... Qu'est-ce qu'il en coûterait pour qu'un minéralier vide

[Texte]

through those two locks, and can we somehow equate that on a per-tonne basis?

**Mr. W. O'Neil:** Well, I am not so sure I can give you the . . . for the two locks, but if I take a representative ship, a large upper-laker, say the *Canadian Century*, which is 18,000 registered tonnes, the ballast toll for that ship to go back through the system would be \$4,600. That is in bulk cargo. And if it was carrying bulk down, which would be bulk iron ore, the tolls would be \$38,000. If it was grain, the tolls would be roughly \$29,400.

**Mr. Angus:** So there is a differential between various commodities then?

• 1045

**Mr. W. O'Neil:** There is a differential between grain and other bulk on the Montreal to Lake Ontario section. On the Welland, they are all the same.

**Mr. Angus:** So conceivably the differential between the cost of hauling that iron ore through the seaway and the cost down to the seaboard and across by rail—and probably the rail rates, because of deregulation, are much cheaper, along with the cheap ocean bottoms—that some kind of provision . . . I realize it is not within your mandate and you do not have any power, I assume, but in order to protect Canadian jobs and actually overall Canadian revenues, the relief from tolls for this particular instance might have brought the cargo back into Canadian hands.

**Mr. W. O'Neil:** I cannot say that would be the case. But there are other costs that go into that movement of iron ore. For instance, if it were in a Canadian ship they would pay pilotage charges from Les Escoumins through to Montreal.

**Mr. Angus:** How much would they pay in pilotage? Any idea?

**Mr. W. O'Neil:** I would have to get that for you. I do not have that readily available. But I think what is happening in this movement, which we have been made aware of as well, is that the American railways, with deregulation, can now haul grain, let us say, from the Lake Erie area, Toledo, Lake Huron, to the east coast and bring this iron ore back. They can also take coal to the east coast, which is probably the return cargo. They haul coal from Lake Erie to the eastern seaboard and iron ore back. They have been able to put together some kind of rate structure which is this competitive.

**Mr. Angus:** The sole area dealing with rail: I have been told that Canadian National is railing potash from Saskatchewan directly to Chicago and bypassing the seaway. Are there any other examples of rail bypass, or even rail and Mississippi bypass, of Canadian bulk products?

[Traduction]

retourne par ces deux écluses? Serait-il également possible de ramener ces coûts à la tonne?

**M. O'Neil:** Bien, je ne crois pas être en mesure de vous donner . . . pour les deux écluses, mais si je prend le cas d'un navire représentatif, un navire des Grands Lacs comme le *Canadian Century*, qui jauge 18,000 tonneaux, les droits de l'est pour revenir en passant par là seraient de 4,600\$. Cela s'applique aux marchandises en vrac. Et si le navire était alors chargé de minerai de fer, les droits seraient de 38,000\$. Et s'il transportai du grain à la place, ils seraient d'environ 29,400\$.

**M. Angus:** Il y a donc une différence entre les divers types de marchandises?

**M. W. O'Neil:** Les droits applicables aux grains et aux autres marchandises en vrac sur le tronçon Montréal-Lac Ontario ne sont pas les mêmes. Par contre, ils sont les mêmes sur le canal de Welland.

**M. Angus:** Ainsi, on peut imaginer que l'écart entre ce qu'il en coûte pour le transport du minerai, d'une part, en passant uniquement par la Voie maritime, et, d'autre part, en lui faisant descendre la côte est canadienne jusqu'aux États-Unis, puis en l'acheminant par train jusqu'aux Grands lacs—les tarifs de transport par chemin de fer sont probablement moins élevés, à cause de la déréglementation, et ceux du transport océanique sont également bas—et il y a aussi des dispositions qui font en sorte que . . . Je sais bien que cela ne fait pas partie de votre mandat et je présume que vous n'avez aucun pouvoir, mais, pour protéger les emplois au Canada et aussi les revenus dans l'ensemble, un allègement des droits, dans ce cas-ci, aurait pu ramener le transport de ces marchandises au Canada.

**M. W. O'Neil:** Je ne puis vous affirmer qu'il en aurait été ainsi. Il y a d'autres coûts qui entrent dans le transport du minerai de fer. Par exemple, lorsqu'il s'agit d'un navire canadien, il faut payer des droits de pilotage pour remonter des Escoumins jusqu'à Montréal.

**M. Angus:** À combien s'élèveraient ces droits de pilotage?

**M. W. O'Neil:** Il faudrait que je me renseigne. Je n'ai pas ces informations sous la main. Mais pour résumer cette situation, dont on nous a également mis au courant, on peut dire que les chemins de fer américains, grâce à la déréglementation, peuvent maintenant transporter du grain, par exemple de la région du lac Érié, de Toledo, du lac Huron jusqu'à la côte est des États-Unis, et, de là, ramener le minerai de fer. Ils peuvent aussi transporter du charbon jusqu'à la côte est; c'est probablement cela qu'ils achèment au retour des mouvements de minerai de fer vers les Grands lacs. Ils ont réussi à établir en quelque sorte une structure tarifaire qui les rend concurrentiels à ce point.

**M. Angus:** Le seul domaine où le chemin de fer est en cause: on m'a dit que le Canadien National transporte directement jusqu'à Chicago de la potasse de la Saskatchewan, qui ne passe donc pas par la voie maritime. Y a-t-il d'autres exemples de produits en vrac canadiens qui sont détournés de la voie



[Text]

**Mr. W. O'Neil:** I cannot give a definitive answer to that, I am sorry. But I do know there are some movements of potash, or there were movements of potash, by ship from Thunder Bay through to some of the Lake Erie ports which did not go through the seaway. They do not come down through the seaway system in those movements. So while the railway may be involved in that, it does not impinge on the seaway itself. So it is a little difficult to know of any . . . I cannot define any movements of that nature, except perhaps some grain movements which are taking advantage of the At and East rate, where they will go by ship from Thunder Bay to Sarnia and then by rail from there down to the east coast. That is cargo that could conceivably continue on the ship right through to the east coast, because as you know, the At and East is not available for the full water movement.

**Mr. Angus:** Has the Seaway Authority done any specific studies on the relationship with other country's subsidies or other competitors in terms of the advantages they have over the Great Lakes-St. Lawrence Seaway system? If you have, can you make them available to us?

**Mr. W. O'Neil:** I do not think we have any studies just the way you are describing them. We have made some analysis of the cost, say, through rail movements from Thunder Bay to the St. Lawrence as compared with the water movement, because this has been raised from time to time, first of all as a way of getting over the capacity problems in the Welland Canal, where the rails could in fact haul the grain from the Prairies directly through. There are a lot of problems associated with that, as you know. The terminal activities that take place at Thunder Bay, the grading, the screening, the drying, the sorting, and all those things that take place, would have to be done somewhere else, which would make an extremely costly infrastructure when we have something in place now.

**Mr. Angus:** This would be stealing jobs from one community for another.

**Mr. W. O'Neil:** That is right; and you would wonder, from a national point of view, about the desirability of doing that.

**Mr. Angus:** Actually, those kinds of analysis would I think be very helpful to the committee.

I have just one comment following up on Mr. Ouellet's line of questioning. We have to be careful that we know who our target is. Reference was made to the Canadian Wheat Board, and I think at some point we should have them before us to talk about the issue. They are only responding to the reality of the rail system. It is the railway companies, perhaps under the authority of the Western Grain Transportation Act, that equalize the rail rates west and east. They charge the same to rail a tonne of grain from Scott, Saskatchewan, to Vancouver as they do to rail it to Thunder Bay.

[Translation]

maritime au profit du chemin de fer, ou du chemin de fer et du Mississippi?

**M. W. O'Neil:** Je m'excuse, mais il m'est impossible de donner une réponse précise. Je sais cependant qu'il y a des mouvements de potasse, du moins qu'il y en avait, par navire, de Thunder Bay, jusqu'à certains ports du lac Érié et qui ne vont pas dans la Voie maritime. De toute manière, ils n'ont pas à y passer. Même si le chemin de fer peut y être pour quelque chose, cela n'enlève rien à la Voie maritime. Vous comprendrez donc qu'il est un peu difficile de savoir si . . . Je ne peux citer aucun mouvement de ce genre, sauf, peut-être, des mouvements de grains où l'on profite des tarifs des régions de l'Atlantique et de l'Est. Le transport se fait par navire de Thunder Bay jusqu'à Sarnia, puis par train jusqu'à la côte est. Ces mouvements pourraient vraisemblablement se poursuivre par navire jusqu'à l'Atlantique, mais, comme vous le savez, le tarif des régions de l'Atlantique et de l'Est ne s'applique pas si le mouvement est effectué par eau seulement.

**M. Angus:** L'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent a-t-elle mené des études spécifiques sur les subventions pratiquées dans les autres pays et sur les modes de transport concurrentiels, pour tenter de connaître les répercussions négatives que cela crée à la Voie maritime et au réseau des Grands lacs? Si oui, nous aimerions en prendre connaissance.

**M. W. O'Neil:** Je ne crois pas que nous possédions d'études de ce genre; ce que nous avons, cependant, ce sont des analyses comparatives des coûts du transport de Thunder Bay jusqu'au Saint-Laurent, par chemin de fer et par bateau. Ces analyses sont nécessaires de temps en temps pour tenter de trouver des solutions au problème de la capacité du canal de Welland, où le grain pourrait être amené par train directement des Prairies. Cela soulèverait de nombreuses difficultés. Les différentes opérations effectuées à Thunder Bay, par exemple, le classement, le criblage, le séchage et le triage, pour n'en nommer que quelques-unes, devraient être déplacées ailleurs. Compte tenu des structures et des installations déjà en place, cela constituerait une infrastructure extrêmement coûteuse.

**M. Angus:** Cela entraînerait une mutation des emplois d'une région à une autre.

**M. W. O'Neil:** C'est exact, et, dans l'ensemble du pays, on se poserait des questions sur la nécessité de procéder ainsi.

**M. Angus:** En réalité, je crois que ce type d'analyse pourrait être très utile au comité.

J'aimerais faire une observation suite aux questions de M. Ouellet. Nous devons faire attention de bien connaître notre cible. Il a été question de la Commission canadienne du blé, et je crois qu'à un certain moment nous devrions les convier à nous parler de la question. Ils ne sont sensibles qu'à la réalité du système ferroviaire. Ce sont les compagnies de chemin de fer, peut-être en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, qui équilibrent les tarifs ferroviaires ouest et est. Elles demandent autant pour transporter une tonne de grains à partir de Scott, en Saskatchewan, jusqu'à Vancouver que jusqu'à Thunder Bay.

[Texte]

• 1050

What we have to get at is what are the actual costs involved—the cost of moving that commodity over the mountains to Thunder Bay and then the connection with the seaway system. Perhaps when we have CN before us next week we will be able to get into that a bit. I just wanted to raise that as an issue and to caution the members about it. Let us make sure we know what our targets are.

**The Chairman:** I would caution members about the pejorative word that you said, target. That is what I would caution members on. If we are going to start to study—it is an assessment of the seaway—we find as many facts as we can and then come up with whatever recommendations. It is like one's mother-in-law, mine anyway, who is never critical about me but always evaluates me. And the inflection of the evaluation, I can tell you, sometimes is . . . Certainly I wish you would be critical. Anyway, I admonish you to that—

**Mr. Ouellet:** You mean you are the perpetual target?

**The Chairman:** Oh, no, it is just evaluation as you receive the spears.

Anyway, I think Mr. O'Neil mentioned that earlier in terms of some of the factors that had to go into it. We had to look at costs too. It is obviously going to be a very comprehensive study.

Just on that . . . Is that your last question, Mr. Angus?

**Mr. Angus:** Yes, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I asked it earlier, and then I got into an aspect of it. From what you know, Mr. O'Neil, and you are after all living this every day, are there other studies going on now with the CTC and the Department of Transport and yourself—and you say you are certainly looking at the thing—on the future and the whole question of the St. Lawrence Seaway? I do not know if you really directed your mind to that part of my question earlier. That again would be more of a reason for us to take that on. Are you aware of other specific studies going on within the CTC and the Department of Transport on this whole question of the seaway?

**Mr. W. O'Neil:** Not to my knowledge, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I see.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, if I can come in there. If you remember a document I circulated a number of months ago to yourself and some other members of the committee with possible terms of reference, attached to that was a list of existing studies.

**The Chairman:** Oh, there have been many studies.

**Mr. Angus:** It is my understanding that the CTC is doing an internal examination.

[Traduction]

Ce qu'il nous faut découvrir, ce sont les coûts réels—combien il en coûte pour transporter cette marchandise de l'autre côté des Rocheuses jusqu'à Thunder Bay, puis de la transférer sur le réseau de la Voie maritime. Peut-être qu'avec le CN, que nous verrons la semaine prochaine, nous pourrions en avoir une idée. Je voulais simplement soulever cette question et attirer l'attention des membres sur ce point. Soyons certains de bien connaître nos cibles.

**Le président:** J'aimerais mettre les membres en garde contre le terme péjoratif que vous avez utilisé, cible. C'est là-dessus que j'attirerais l'attention des membres. Si nous devons étudier—il s'agit d'une évaluation de la Voie maritime—nous trouvons le plus grand nombre de faits possible, puis nous faisons les recommandations qui s'imposent. C'est comme une belle-mère, la mienne par exemple, qui ne me critique jamais, mais juge sans cesse. Et je peux vous dire que ce jugement connaît une inflexion, parfois . . . Je souhaite vraiment que vous soyez critiques. En tout cas, je vous mets en garde.

**M. Ouellet:** Vous voulez dire que vous êtes la cible perpétuelle?

**Le président:** Oh non, ce n'est qu'un jugement sous le feu de l'action.

De toute manière, je pense que M. O'Neil y a déjà fait allusion en parlant de certains des facteurs qui devaient être inclus. Nous devons examiner les coûts aussi. De toute évidence, cette étude portera sur de très nombreux éléments.

A ce sujet . . . Est-ce votre dernière question, monsieur Angus?

**M. Angus:** Oui, monsieur le président.

**Le président:** J'ai déjà posé cette question, puis je me suis attaché à l'un de ses aspects. D'après ce que vous savez, monsieur O'Neil, et après tout c'est votre domaine, est-ce qu'il y a d'autres études présentement en cours à la Commission canadienne des transports, au ministère des Transports et chez vous—et vous dites que vous vous y intéressez—sur l'avenir et toute la question de la Voie maritime du Saint-Laurent? Je ne sais pas si c'est vraiment ce à quoi vous pensiez lorsque vous avez répondu à ma question tout à l'heure. Cela serait une raison de plus pour s'y attaquer. Savez-vous s'il y a des études en cours à la Commission canadienne des transports et au ministère des Transports sur toute cette question de la Voie maritime?

**M. W. O'Neil:** Pas à ma connaissance, monsieur le président.

**Le président:** Je vois.

**M. Angus:** Monsieur le président, si vous permettez, vous rappelez-vous qu'il y a quelques mois, j'ai fait circuler un document à votre intention et à celle d'autres membres du Comité avec les attributions possibles, auquel était jointe une liste des études existantes?

**Le président:** Oh, il y a eu de nombreuses études.

**M. Angus:** Je crois comprendre que la CCT procède à un examen interne.



[Text]

**The Chairman:** We can find that out when we get them before us. Mr. Reid.

**Mr. Reid:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. O'Neil will note that from the comments made what we are really doing is looking to him and the St. Lawrence Seaway Authority as a resource library and a basis from which we can establish a data bank, at least from the seaway point of view, against which we can weigh up other modes of transport, because I take the position that, while you mentioned the three issues of traffic, finance, and integrity, the private sector is going to follow the easiest road. The economics will prevail, and so it is the finances that I have to concern myself with most. I would think that would be where my greatest emphasis is. And so, with that background and, I am sure, the co-operation of the St. Lawrence Seaway, we will look forward to as much information as we possibly can get.

May I from there turn to... information? It has been indicated, and I know, the seaway has concerned itself with bulk cargo most of all and encouragement of larger modes of carriers and shipping. Have any studies been conducted with respect to the smaller shipping, a greater use of inland ports to grade traffic—the community effect of larger cargo ships, bulk carriers, on internal traffic connections and users of marine transport within the Great Lakes itself? But more particularly, what percentage of bulk carriers are ocean-going vessels which carry iron ore, for instance, from Canada to the eastern seaboard or elsewhere, which cannot go through the canal from the point of view of trying to maximize the viable canal system?

• 1055

What percentage of traffic carriers or transits are made by ocean-going vessels as compared to lakers only, having to trans-ship from a laker to an ocean-going bulk carrier? Has the Seaway Authority all this background information as to who makes these transits and the kind of ship that makes the transit itself?

**Mr. W. O'Neil:** Mr. Chairman, the authority does have this information. We publish annually a volume called *The Seaway Traffic Report*, and that contains the breakdown of the various cargoes in a number of ways—by origin, destination, type of ship and that sort of thing. We can certainly make this available to the committee. The latest issue is for 1984 and the 1985 issue will be at the press momentarily and will be available. So that background data is certainly available for the committee.

Now of the 136 Canadian ships in the Dominion Marine Association, I am not sure how many are ocean lakers but it would not be more than a handful. What we call ocean lakers have the capability of going both in the inland waters and in the ocean.

**An hon. member:** The lakes and the oceans, yes.

**Mr. W. O'Neil:** There would just be a handful of those because they do lose a certain amount of cargo-carrying capacity by the extra reinforcing necessary to go on the ocean, therefore there has been a tendency on the part of the

[Translation]

**Le président:** Nous pourrions nous renseigner quand nous les ferons venir. Monsieur Reid.

**M. Reid:** Merci, monsieur le président. M. O'Neil pourra constater d'après nos commentaires qu'en réalité nous le considérons, lui et l'Administration de la Voie maritime, comme une source de documentation et la base qui nous permettra d'établir une banque de données, du moins sur la Voie maritime, qui nous permettra d'évaluer les autres modes de transport, parce que j'estime que, même si nous avons parlé de trois aspects, trafic, finance et intégrité, le secteur privé va suivre la voie la plus facile. L'aspect économique l'emportera, et ainsi, c'est aux finances que je dois moi-même accorder la plus grande place. Et je pense que c'est là-dessus que j'insisterai le plus. Aussi, avec l'expérience et, j'en suis assuré, la collaboration de la Voie maritime, nous espérons recevoir le plus d'information possible.

Maintenant, puis-je passer à... l'information? Il a été dit, et je sais que c'est le cas, que la Voie maritime s'est intéressée surtout au vrac et a encouragé les gros transporteurs et les gros tonnages. Des études ont-elles été faites sur les plus petits tonnages, une plus grande utilisation des ports intérieurs pour échelonner le trafic—l'impact collectif des gros navires de charge, des navires de vrac, sur les correspondances de trafic intérieur et les utilisateurs du transport maritime dans les Grands Lacs même? Mais, plus particulièrement, quel pourcentage du transport de vrac est assuré par les océaniques qui transportent des minerais de fer, par exemple, du Canada à la côte est ou ailleurs, et ne peuvent pas traverser le canal, si l'on veut essayer d'optimiser la viabilité du système?

Quel pourcentage du transport ou du transit est assuré par des navires océaniques par comparaison aux seuls navires des Grands lacs qui doivent transborder la marchandise à un océanique transporteur de vrac? L'administration de la Voie maritime possède-t-elle ces données, par exemple qui fait ces transits et sur quel sorte de bateau?

**M. W. O'Neil:** Monsieur le président, l'administration n'a pas cette information. Nous publions annuellement un document intitulé *Le rapport sur le trafic de la Voie maritime du Saint-Laurent*, qui contient une classification des diverses cargaisons en quelques catégories—par origine, destination, type de bateaux et ainsi de suite. Nous pouvons certainement remettre ce rapport au comité. Le plus récent date de 1984 et l'édition de 1985, bientôt sous presse, lui sera remise. Alors, ces données sont certainement à la disposition du comité.

Maintenant, des 136 bateaux canadiens de la *Dominion Marine Association*, je ne suis pas sûr du nombre d'océaniques, mais il y en a peu. Ces navires peuvent naviguer sur les eaux intérieures comme sur l'océan.

**Une voix:** Les lacs et les océans, oui.

**M. W. O'Neil:** Il n'y en aurait que quelques-uns, parce qu'ils perdent une certaine capacité de transport des marchandises à cause des armatures qu'ils doivent avoir pour aller sur l'océan,

[Texte]

Canadian carriers to restrict the number of those ships that they would build.

When we are talking about the number of ocean versus inland ships, for 1985 through the Welland Canal there were 1,047 ocean transits and 2,785 inland transits. So that is the proportion and it is reasonably standard, although the number of inland transits has lessened because we are getting more large ships. We are carrying now an average of something over 17,000 tonnes per loaded transit, whereas when the seaway opened we were in the range of 2,000 to 3,000, something like that.

So you can see there is a change in the ship mix over the years. But all of this data is available and can be provided to the committee.

**Mr. Reid:** Mr. Chairman--

**Mr. Ouellet:** Mr. Reid, will you allow me just a brief intervention? Because unfortunately I have to be in the House at 11 a.m. to speak on Bill C-91. I am the first speaker there.

**Mr. Reid:** We have to live together for a long time, Mr. Ouellet.

**Mr. Ouellet:** I just want to be sure, as some of us around the table here were under the impression that the Seaway Authority was going to give us some time today a briefing in preparation for the work of our subcommittee. I understand this is not possible at this time because basically you were preparing yourself for your annual report, but would it be possible after consultations to have you again at the earliest possible time, to give us a full briefing session on the seaway before our committee launches operation?

**Mr. W. O'Neil:** Mr. Chairman, that would of course be possible. I came, as you mentioned, prepared to talk about the annual reports for the seaway and its subsidiary corporations, but my past experience indicated to me that we would not talk very much about the annual reports. So I am prepared to answer, as you know, all the questions I can. As for a distinct briefing, we did not come prepared to do that this morning, but would certainly do it on some occasion that you would like to set—

**Mr. Angus:** I think, Mr. Chairman, if I could add something, that such a briefing should include the overview of the future of the seaway traffic that was done by Hazim Ghonima, the senior economist for the corporation. He gave an excellent presentation at the conference in Winnipeg which I attended and in fact you have a copy of the text before you. But it is very valuable, very well done, and it gives us a good impression of where things are going. Hopefully, part of that consultation could be to arrange a time when Mr. Ghonima or somebody else could do that presentation.

• 1100

**Mr. W. O'Neil:** Mr. Chairman, of course that would be possible. I would suggest that in the course of whatever forum the committee makes its investigation, which I understand has not yet been finally decided, it would be perhaps desirable, if

[Traduction]

alors les transporteurs canadiens ont eu tendance à restreindre le nombre de ces bateaux.

Quant au nombre d'océaniques par opposition aux navires intérieurs, qui ont traversé le canal de Welland en 1985, il y avait 1,047 transits océaniques et 2,785 transits intérieurs. Alors c'est la proportion et elle correspond à la moyenne normale, bien que le nombre de transits intérieurs a baissé parce que nous avons plus de gros bateaux. Nous transportons maintenant en moyenne au delà de 17,000 tonnes par transit chargé, alors qu'à l'ouverture de la Voie maritime, c'était de l'ordre de 2,000 à 3,000 à peu près.

Ainsi vous pouvez voir que la situation évolue au fil des années. Mais nous avons toutes ces données et nous pouvons les fournir au Comité.

**M. Reid:** Monsieur le président . . .

**M. Ouellet:** Monsieur Reid, me permettez-vous une brève intervention? Parce que malheureusement je dois être à la Chambre à 11 heures pour parler sur le projet de loi C-91. Je suis le premier à avoir la parole là-bas.

**M. Reid:** Nous allons passer beaucoup de temps ensemble, monsieur Ouellet.

**M. Ouellet:** Je veux simplement être sûr, comme certains de nous autour de la table avions l'impression que l'administration de la Voie maritime allait nous donner aujourd'hui un exposé en préparation aux travaux de notre sous-comité. Je comprends que ce n'est pas possible présentement parce que vous vous étiez préparé pour votre rapport annuel, mais pourrait-on s'attendre pour que vous reveniez le plus tôt possible, nous donner un exposé complet sur la Voie maritime avant que notre Comité commence ses travaux?

**M. W. O'Neil:** Monsieur le président, ce serait naturellement possible. Je suis venu, comme vous l'avez dit, prêt à parler des rapports annuels de la Voie maritime et de ses sociétés, mais l'expérience me disait que nous ne parlerions pas beaucoup des rapports annuels. Alors je suis prêt à répondre, comme vous le savez, à toutes les questions auxquelles je peux répondre. Pour ce qui est d'un exposé distinct, nous ne sommes pas préparés pour cela ce matin, mais nous le ferions certainement au moment qui vous conviendrait . . .

**M. Angus:** Je pense, monsieur le président, si je peux ajouter quelque chose, que cet exposé devrait comprendre une vue d'ensemble des prévisions de trafic sur la Voie maritime qui a été faite par Hazim Ghonima, l'économiste principal de la société. Il a donné une excellente présentation à la conférence de Winnipeg à laquelle j'ai assisté et d'ailleurs vous en avez une copie devant vous. Mais c'est très valable, très bien fait, et cela nous donne une bonne idée de la tournure des événements. J'aimerais qu'on puisse trouver un moment où M. Ghonima ou quelqu'un d'autre pourrait faire cette présentation.

**M. W. O'Neil:** Monsieur le président, naturellement, cela serait possible. Je proposerais qu'au cours du forum où le comité fera son enquête, et si je comprends bien, celui-ci n'a pas encore été arrêté, il serait peut-être souhaitable, sinon



[Text]

not essential, for the seaway to appear periodically to elaborate on the information that may have been accumulated from certain areas. Maybe questions would come up that at the outset would not be clear in everyone's mind but that in the course of time might require further elaboration on our part, and we would be happy to do that.

**The Acting Chairman (Mr. Taylor):** We will bring that to the attention of the chairman, and the clerk will probably get in touch with you in regard to that.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, it should be up to Mr. O'Neil also to have the ability to say we had better have a chat based on information they receive about our discussions. Rather than his waiting for us to call him, it should be a two-way street.

**Mr. W. O'Neil:** That would be fine, Mr. Chairman.

**The Acting Chairman (Mr. Taylor):** Mr. Reid.

**Mr. Reid:** Thank you, Mr. Chairman. I do not want to take too much time now because we are concerned with, first, the capacity of the Welland Canal by lock size and perhaps diversion of other traffic by reason of the limitations of the present lock size and the consequent size of the ships. From your experience, even though there are only a few lake ocean-going vessels, has the experience been that this might be a trend we should be encouraging, just as you encourage the larger shipping carriers rather than the smaller ones? Will that be a development of the future? You can keep that in mind, if you would, sir.

Could I turn to the traffic studies, the marketing studies overseas and elsewhere? I understand, too, this is a fairly recent innovation of the St. Lawrence Seaway Authority. I was surprised to see a press comment that a representative of the St. Lawrence Seaway Authority was in Paris and that many of the persons invited at that Paris conference were not particularly aware of the great seaway here that gave them advantage of an inland port in the heart of the North American continent. From a marketing point of view, was sufficient success achieved at those conferences to justify and warrant a continuation of them?

I would think the answer should be yes, because we have to market the St. Lawrence Seaway a good deal more than we have in the past. Does the St. Lawrence Seaway Authority consider it its responsibility, or whose responsibility is it? I take that from the point of view that it is not carriers. They want to use the waterway for their purposes; we want the increase of traffic. What are you doing about it?

**Mr. W. O'Neil:** Mr. Chairman, as I indicated earlier on, there has been a change of attitude in this organization with respect to our capacity versus marketing concerns, so we have become more mentally attuned to the marketing requirements in the past couple of years than previously.

With that in mind, in the spring of 1985, in conjunction with our American counterparts, we made a marketing venture to northern Europe and visited the five cities of London, Paris, Rotterdam, Hamburg and Antwerp. In our view, they are the traditional people who use the seaway; that is where they were

[Translation]

essentiel, que la Voie maritime vienne régulièrement élaborer sur l'information qui peut avoir été recueillie de certains secteurs. Peut-être des questions seraient soulevées qui à la fin ne seraient pas claires dans l'esprit de chacun, mais qui avec le temps peuvent demander des explications de notre part, et nous serions heureux de le faire.

**Le président suppléant (M. Taylor):** Nous en ferons part au président et le greffier entrera en contact avec vous à ce sujet.

**M. Angus:** Monsieur le président, monsieur O'Neil pourrait également nous proposer de discuter de ce qu'ils ont su de nos discussions. Plutôt que d'attendre que nous l'appelions, cela devrait se faire dans les deux sens.

**M. W. O'Neil:** Cela me va, monsieur le président.

**Le président suppléant (M. Taylor):** Monsieur Reid.

**M. Reid:** Merci, monsieur le président. Je ne veux pas prendre trop de temps maintenant parce que nous nous occupons d'abord de la capacité du canal de Welland liée aux dimensions de ses écluses et peut-être du détournement d'autre trafic en raison des dimensions des écluses qui restreignent l'admission des gros bateaux. D'après votre expérience, même s'il n'y a que quelques navires océaniques dans les Grands Lacs, pensez-vous que ce soit une tendance à encourager, tout comme vous encouragez les gros transporteurs plutôt que les petits? Est-ce qu'on évolue vers cela? Gardez cette question à l'esprit, si vous voulez, monsieur.

Puis-je passer aux études de trafic, les études de marketing outremer et ailleurs? Je comprends, aussi, qu'il s'agit là d'une innovation plutôt récente de l'Administration de la Voie maritime. J'ai été surpris de lire dans un commentaire de la presse qu'un représentant de la Voie maritime était à Paris et que bien des invités à la conférence de Paris n'étaient pas particulièrement au courant de l'existence de la Voie maritime ici, qui leur donnait l'avantage d'un port intérieur au cœur du continent américain. Du point de vue du marketing, ces conférences ont-elles été assez fructueuses pour justifier qu'on continue d'y participer?

Je penserais que oui, parce que nous avons à vendre la Voie maritime du Saint-Laurent beaucoup plus que nous l'avons fait dans le passé. L'Administration de la voie maritime considèrerait-elle que c'est de sa responsabilité, ou de qui est-ce la responsabilité? Je le prends du point de vue que ce n'est pas celle des transporteurs. Ils veulent utiliser la Voie pour leurs besoins; nous voulons accroître le trafic. Qu'allons-nous faire?

**M. W. O'Neil:** Monsieur le président, comme je l'ai déjà dit, il y a eu un changement d'attitude chez nous en ce qui a trait à notre capacité par opposition aux questions de marketing, de sorte que nous sommes devenus plus ouverts aux besoins en marketing au cours des deux dernières années qu'auparavant.

Avec cette idée en tête, au printemps de 1985, en collaboration avec nos collègues américains, nous avons fait un essai de marketing dans le nord de l'Europe et visité cinq villes, Londres, Paris, Rotterdam, Hambourg et Anvers. À notre avis, ce sont eux qui ont toujours utilisé la Voie maritime; c'est là qu'ils étaient, soit les armateurs, soit les gens qui dirigeaient le

## [Texte]

located, either the shipowners or the people who directed the traffic. So we felt that was an extremely useful venture.

Along with that, we wanted to explain what had happened at Valleyfield because that had just occurred. So we participated with a group. We had Canadian shipowners and Canadian ports people, because we rely on the whole system. We are looking at it from a system point of view. As you mentioned, it is not one thing. The shipowners are interested in moving cargo in their vessels, but it is a whole system and there are a lot of people and a lot of elements involved.

So we participated at that time, and it is difficult to measure its success. We did have extremely good audiences. We worked with our External Affairs people on both sides of the border to set this up, and I think it was quite successful.

• 1105

The Americans proposed to do the same thing this year, this past winter, because winter is a good time to do it. People are available and not attending to the operating problems that are coming up from day to day. We looked at it and they suggested that they should visit the northern Mediterranean area. We did not feel that was a market that was very likely to produce too much, as far as Canada was concerned, so we elected not to participate, although certain Canadian ship owners did.

We feel that there should be a marketing strategy which would target certain commodities and areas. You must have an objective. You must feel that there is something there that you can actually go and convince people to use... to use the seaway. It is an economic way to move goods and a logical way to get a product into Thorold, for instance, or Hamilton or Thunder Bay. If you have that objective and that concept, you can lay out some form of marketing strategy which might be productive.

To just go to visit a country and tell them we are here, we are the seaway, is not necessarily the best way to do it. We would propose to develop something along this line which would say that there is a potential cargo, potential traffic from that area of the world that could be Canadian.

I would see no point in the Canadian-American seaway authorities getting involved in areas where, say, the Wheat Board would be selling grain. There is no point in us getting mixed up in that. First of all, we are competitors of the Americans. It escapes me why on earth we would go with the Americans to try to focus on a market, say the market in the U.S.S.R. which has been a Canadian market. We do not think that is appropriate.

Perhaps to go back to northern Europe and deal with a country like Belgium or a port area where we could focus on shippers would be more productive. That is the way we would look at it. We think it is desirable, we think it is necessary. We think it is within our mandate. We have no concern about that.

## [Traduction]

trafic. Alors nous avons estimé que c'était une entreprise très utile.

En plus, nous voulions expliquer ce qui s'était passé à Valleyfield, parce que cela venait juste de se produire. Alors nous nous sommes joints à un groupe. Nous avions des armateurs canadiens, des gens des ports canadiens, parce que nous reposons sur le système global. Nous le voyons du point de vue d'un système. Comme vous l'avez dit, c'est un tout. Les armateurs sont intéressés à transporter des chargements dans leurs bateaux, mais c'est un système qui comprend beaucoup de gens et d'éléments.

Alors nous avons participé à ce moment, et il est difficile d'avoir une idée des résultats. Nous avons eu de fortes assistances. Nous avons travaillé avec les gens des Affaires extérieures des deux côtés de la frontière pour tout préparer et je pense que cela a donné de bons résultats.

Les Américains ont proposé de faire la même chose cette année, l'hiver passé, parce que l'hiver est le meilleur moment pour le faire. Les gens sont libres et n'ont pas à s'occuper des problèmes d'exploitation qui surviennent à tout moment. Nous avons étudié la chose et ils ont proposé que nous visitions la partie nord de la Méditerranée. Nous ne pensions pas que c'était là un marché qui risquait d'être très productif, du point de vue du Canada, alors que nous avons décidé de ne pas participer, bien que certains armateurs canadiens y sont allés.

Nous pensions qu'il devrait y avoir une stratégie de marketing qui viserait certaines marchandises et certains secteurs. Il faut qu'il y ait un objectif. Vous devez sentir qu'il y a là quelque chose, que vous pouvez vraiment aller et convaincre les gens d'utiliser... d'utiliser la Voie maritime. C'est une façon économique de transporter des marchandises et une façon logique d'expédier un produit à Thorold, par exemple, ou à Hamilton ou Thunder Bay. Si vous avez cet objectif et ce concept, vous pouvez élaborer une certaine forme de stratégie de marketing qui pourrait être productive.

Se rendre dans un pays et dire aux gens que nous sommes là, que nous sommes la Voie maritime, n'est pas nécessairement la meilleure façon de le faire. Nous proposerions d'élaborer quelque chose dans cet esprit qui dirait qu'il y a un chargement potentiel, un trafic potentiel provenant de cette partie du monde, et qui pourrait être canadien.

Je ne vois pas pourquoi les administrations canadienne et américaine de la Voie maritime iraient dans des secteurs où, disons, la Commission du blé vendrait du grain. Nous n'avons pas de raison de nous mêler à cela. D'abord, nous sommes en concurrence avec les Américains. Je ne vois pas pourquoi nous irions avec les Américains essayer de pénétrer un marché, disons le marché soviétique, qui a été un marché canadien. Nous ne pensons pas que c'est approprié.

Peut-être qu'il serait plus productif de retourner dans le nord de l'Europe et de traiter avec un pays comme la Belgique ou une région portuaire où nous pourrions nous concentrer sur les expéditeurs. C'est ainsi que nous verrions les choses. Nous pensons que c'est souhaitable, nous pensons que c'est néces-



[Text]

**Mr. Reid:** Indirectly, this has raised a question with me, Mr. O'Neil, if we attempt to market the seaway basically to shippers, because I agree with you that you have to have something to sell. What we are trying to do is sell those shippers on using the seaway because of direct access to a large density population and a large manufacturing sector. The kind of ship they would have would be an ocean-going vessel using the lakes. Why is it practical one way and not another? Why would we not be developing a similar kind of ship or an improvement on their shipping carriers—design a ship that could sell, and make it possible to sell FOB Rotterdam instead of Prescott or transit shipping—a ship design point of view?

**Mr. W. O'Neil:** Mr. Chairman, the seaway has certain limitations. The locks are 80 feet wide and will take a ship 730 feet long. It has a limitation of draft of 26 feet. Probably the most significant thing, in so far as ocean shipping is concerned, is the draft because that is where the larger size ships build up their cargo. For instance, I was in Port-Cartier two weeks ago where there was a Russian ship and 100,000 tonnes of Ontario corn that was taken out. It was the largest cargo of corn to leave North America in a single ship. It is the only port that can handle that size of ship. The draft on sailing date, which was at the high tide, was 56 feet. We are talking of that sort of thing.

Unfortunately, in the Great Lakes system increasing the draft is the most difficult single element, because we have all the dredging problems of going through the whole of the connecting channels and the lakes. I would be concerned that it would be practical development to consider in a reasonable timeframe . . . in dredging. We had difficulties in dredging the connecting channels in the Detroit-St. Claire area a few years ago because of the disposal of the polluted spill, the spoils. It is a major problem.

I would not like to pin my hopes on improving the seaway cargoes and traffic on the basis of enlarging the system in the short term, partly because of that and partly of the straight cost and partly because we are so far below capacity at present.

**Mr. Reid:** Obviously I was barking up the wrong tree. I thought the draught would be the easiest thing to overcome, by digging down, rather than a new channel or twinning the locks or whatever, but this is not so, I take it.

**Mr. W. O'Neil:** No, because of the reasons I have mentioned.

[Translation]

saire. Nous pensons que c'est dans notre mandat. Nous n'avons pas de doute à ce sujet.

**M. Reid:** Indirectement, cela m'amène à vous poser une question, monsieur O'Neil, si nous essayons de vendre la Voie maritime principalement aux expéditeurs, parce que je suis d'accord avec vous que vous devez avoir quelque chose à vendre. Ce que nous essayons de faire est d'amener ces expéditeurs à utiliser la Voie maritime qui donne directement accès à un grand bassin de population et à un grand secteur manufacturier. Le type de bateau qu'ils auraient serait un océanique naviguant sur les Grands Lacs. Pourquoi est-ce pratique dans un sens et pas dans l'autre? Pourquoi ne mettrions-nous pas au point un type semblable de bateau ou un modèle amélioré de leurs transporteurs maritimes—concevoir un bateau qui pourrait se vendre, et qui permettrait de vendre à Rotterdam FAB, au lieu de Prescott ou de cargaisons de transit—du pont de vue de modèle de bateau?

**M. W. O'Neil:** Monsieur le président, la Voie maritime a certaines limites. Les écluses mesurent 80 pieds de largeur et peuvent recevoir un bateau de 730 pieds de longueur. Il y a une limite de tirant d'eau de 26 pieds. Probablement que le point le plus important, du point de vue du transport par océan, est le tirant d'eau, parce que c'est ce qui permet aux gros bateaux de prendre une plus grande cargaison. Par exemple, j'étais à Port-Cartier il y a deux semaines et il y avait là un bateau russe qui a pris 100 000 tonnes de maïs de l'Ontario. C'était la plus grosse cargaison de maïs à quitter l'Amérique du Nord sur un seul bateau. C'est le seul port qui peut recevoir un aussi gros bateau. Son tirant d'eau, le jour du départ, à marée haute, était de 56 pieds. Nous sommes dans cet ordre de grandeur.

Malheureusement, dans le réseau des Grands Lacs, augmenter le tirant est l'élément le plus difficile, parce que nous avons tous les problèmes de dragage, car il faudrait draguer tous les chenaux de communication et les lacs. Je douterais que ce soit un aménagement pratique à envisager dans un délai raisonnable . . . en dragage. Nous avons eu de la difficulté à draguer les chenaux de communications dans le secteur de Détroit-St. Claire, il y a quelques années, à cause de l'élimination des déblais pollués, des surplus de déblais. C'est un grave problème.

Je n'aimerais pas mettre mes espoirs sur l'amélioration des chargements et du trafic sur la Voie maritime résultant de l'élargissement du système à court terme, en partie à cause de cela, en partie à cause des coûts mêmes et en partie parce que nous sommes présentement tellement en dessous de notre capacité.

**M. Reid:** De toute évidence, je m'aiguillais sur une mauvaise piste. Je pensais que le tirant d'eau serait le problème le plus facile à résoudre, en creusant plutôt qu'en construisant de nouveaux chenaux ou en jumelant les écluses ou autrement, mais je vois que ce n'est pas le cas.

**M. W. O'Neil:** Non, à cause des raisons que je vous ai données.

[Texte]

I would like to come back to another point dealing with the first part of your question, Mr. Reid, and that is this focusing of attention on the potential users. A great deal of the decision-making with respect to how cargoes are going to go is made in North America, in the United States and in Canada, and it is our view that we might be far better off to spend our time dealing with the people who make the transportation decisions in North America on both sides of the border.

**Mr. Reid:** With brokers?

**Mr. W. O'Neil:** Not necessarily brokers, but managers of transportation in various plants. For instance, General Motors might decide to move cargo through the lakes. We would have to get to somebody in a senior position in the corporation to identify the reasons as to why they should do that.

We have two ships that have come into service in the Great Lakes recently that were changed from Canadian flag to American flag solely for the purpose of being able to handle American military cargo. The first ship went into service last year and the second one is in service this year. So there now is a two-ship service to Europe for that purpose. They are carrying American crews, the American flag and so on.

So those things can be done and there are commercial reasons for doing them and the commercial reasons have driven these.

**Mr. Reid:** Thank you. I am glad that has happened.

Considering the Montreal-Welland Canal section of the St. Lawrence Seaway and the tolls and the allocation of funding, recognizing that 29% was going to the United States side of it, the Saint Lawrence Development Corporation of the U.S. side, as opposed to 71% to the Canadian, which has been adjusted from time to time, we rather gather, from public knowledge at least, that the United States have never been so concerned about increasing the tolls or costs or charges as we on the Canadian side have been. Why is this so, and are they able to operate their small portion of the seaway at a more economic cost than we are?

**Mr. W. O'Neil:** I think the reason for that is pretty basic. There were no tolls on the Welland Canal from 1955 to 1978, except for a minor lockage fee which was put in place in the late 1960s. So Welland, which is the largest part of the whole system and has 600 and some people, which is the largest requirement for funding . . . no income was being generated in the Welland at all, all during that period of time. So we were on a different footing.

On the Montreal to Lake Ontario section we had been able to make some money. In fact, even though we were not able to repay our capital, in the period that our interest was increasing we did return to the government \$150 million over that period of time from money generated on the Montreal to Lake Ontario section. So that did take place. So I think it is a straight matter of there were no tolls on the Welland and therefore it was not generating any income.

[Traduction]

J'aimerais revenir à la première partie de votre question, monsieur Reid, c'est-à-dire la possibilité de concentrer nos efforts sur les utilisateurs potentiels. On prend beaucoup de décisions en Amérique du Nord, au Canada et aux États-Unis, sur la façon dont les cargaisons seront transportées, et nous pensons que nous ferions beaucoup mieux de traiter avec les gens qui prennent les décisions relatives au transport en Amérique du Nord, des deux côtés de la frontière.

**M. Reid:** Avec les courtiers?

**M. W. O'Neil:** Pas nécessairement les courtiers, mais les responsables du transport dans diverses usines. Par exemple, *General Motors* peut décider d'expédier un chargement par les Grands Lacs. Nous aurions à communiquer avec quelqu'un occupant une position d'importance dans la compagnie pour connaître la raison de leur décision.

Nous avons deux bateaux qui ont été mis en service dans les Grands Lacs récemment, et qui ont changé de pavillon uniquement pour pouvoir transporter des chargements militaires américains. Le premier bateau est entré en service l'an dernier et le deuxième, cette année. Alors il y a maintenant deux bateaux desservant l'Europe pour cette raison. Ils transportent des équipages américains, ont le drapeau américain et tout.

Ainsi, ces choses sont possibles et il y a des raisons commerciales pour les faire et ce sont elles qui en sont responsables.

**M. Reid:** Merci. Je suis content que cela soit arrivé.

Au sujet de la section Montréal-canal de Welland de la voie maritime du Saint-Laurent, des péages et de l'allocation des fonds, sachant que 29 p. 100 des recettes allaient du côté des États-Unis, à la *Saint Lawrence Development Corporation* du côté américain, par opposition à 71 p. 100 aux Canadiens, avec ajustements de temps à autre, nous comprenons plutôt, dans le public du moins, que les États-Unis n'ont jamais été aussi intéressés à augmenter les péages ou les coûts ou frais que nous du côté canadien l'avons été. Pourquoi en est-il ainsi, et sont-ils capables d'exploiter leur petite portion de la Voie maritime à un coût inférieur au nôtre?

**M. W. O'Neil:** Je pense que la raison en est plutôt fondamentale. Il n'y avait pas de péages sur le canal de Welland entre 1955 et 1978, à l'exception d'un petit droit d'éclusage qui a été instauré vers la fin des années 1960. Ainsi Welland, qui est la plus grosse partie de tout le système et emploie 600 personnes et plus, ce qui constitue la plus grande demande de financement . . . Welland n'a produit absolument aucun revenu pendant toute cette période. Nous n'étions donc pas sur le même pied.

Dans la section Montréal-Lac Ontario, nous avons pu faire un peu d'argent. En fait, même si nous n'avons pas été capables de rembourser notre capital, dans la période où notre intérêt augmentait, nous avons remis au gouvernement 150 millions de dollars sur tout cette période qui provenaient des revenus de la section Montréal-lac Ontario. C'est ce qui s'est passé. Alors, je pense que c'est simplement parce qu'il n'y avait pas de péages sur le canal de Welland et que par conséquent, il n'y avait pas de revenus.



[Text]

We are far more efficient than the Americans. It is improper to think that the Americans are in any way better operators of canal services than we are. We have been in the business longer than they have. We have a tremendous organization and I would just like to make it clear that I do not think there are any inefficiencies in the Canadian seaway which put us at a disadvantage with the Americans, who operate two locks out of a seven-lock system on Montreal-Lake Ontario, and we have the eight locks on the Welland. We also, of course, have all the bridges. I am not talking about the international bridges and that sort of thing, but the bridges across the Welland and the tunnels and so on that we are responsible for.

• 1115

**Mr. Reid:** The Great Lakes Pilotage Authority, as I understand it, is a subsidiary under the St. Lawrence Seaway Authority, even though it might act as a Crown corporation. You, as well as we, have heard a number of grievances from shippers and others with respect to the operation and sometimes the compulsory taking on of pilots, but generally there is a serious concern related to these pilotage authorities and use of pilots. Is it because it is a Crown corporation that not much is being done about it? Is it because they are right in what they are doing and the charges being made? Or is this another area that we really can do something about to reduce the cost of shipping on the Great Lakes?

**Mr. W. O'Neil:** Mr. Chairman, I have had leading questions, but that is probably the most leading one.

**The Chairman:** A good one to wind up with, Mr. Reid.

**Mr. W. O'Neil:** First, while the Great Lakes Pilotage Authority is a subsidiary of the St. Lawrence Seaway Authority, we exercise no administrative or operational control over them. They have their own board of directors and their own chairman. We provide and have provided some staff to them over the years and the vice-chairman is a former employee of the St. Lawrence Seaway Authority. Other than that, we have no connection. But if you wish me to, I would perhaps give some of my own views about pilotage.

**The Chairman:** I think it would be most interesting.

**Mr. W. O'Neil:** The pilotage has always been a problem. An attempt was made to correct it in 1970-71, when the new Pilotage Act was put in place. There were some fundamental changes made in that the Crown corporations were established. Previously they had been handled by the private sector. There were problems at that time. The longest royal commission in Canadian history investigated pilotage and we ended up with what we have today. Be that as it may.

My view, from both the seaway point of view and my previous experiences with the Coast Guard, where I was a commissioner in the Coast Guard, is that we are talking strictly about safety. Pilotage should not be an economic matter. As long as the person who has the responsibility for the

[Translation]

Nous sommes beaucoup plus efficaces que les Américains. Il est faux de croire que les Américains nous sont de quelque manière supérieurs dans l'exploitation des canaux. Nous sommes là depuis plus longtemps qu'eux. Nous avons une organisation extraordinaire et je voudrais qu'il soit bien compris que je ne pense pas qu'il y a des faiblesses dans la Voie maritime canadienne qui nous mettent en position désavantageuse par rapport aux Américains, qui exploitent deux écluses sur sept entre Montréal et le lac Ontario et aucune des huit écluses de la région de Welland. Nous avons en plus, évidemment, tous les ponts. Je ne parle pas des ponts internationaux et ce genre de choses, mais des ponts qui enjambent le Welland et des tunnels, etc., dont nous sommes responsables.

**M. Reid:** L'Administration de pilotage des Grands Lacs est, comme je le comprends, une filiale de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, quand bien même elle puisse agir comme une société d'Etat. Comme nous, vous avez pu être au courant de griefs particuliers de la part des armateurs et autres concernant le fonctionnement du pilotage et l'obligation d'avoir des pilotes à bord. Mais, de façon plus générale, de sérieuses questions sont posées concernant ces administrations et le fonctionnement du pilotage. Est-ce parce qu'il s'agit de sociétés d'Etat que rien n'a bougé de ce côté-là? Est-ce parce qu'elles ont raison dans leur manière de fonctionner et dans les accusations qui sont faites? Ou bien est-ce là un autre secteur où il serait possible de faire quelque chose afin de réduire le cout du transport par les Grands Lacs?

**M. W. O'Neil:** On m'a posé des questions tendancieuses, mais celle-là c'est la plus tendancieuse de toutes.

**Le président:** C'est en tout cas une bonne question pour terminer monsieur Reid.

**M. W. O'Neil:** D'abord, bien que l'Administration de pilotage des Grands Lacs soit une filiale de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, nous n'exerçons aucun contrôle administratif ou opérationnel sur elle. Elle a son propre conseil d'administration ainsi que son propre président. Nous lui avons prêté et lui prêtons toujours du personnel, et le vice-président est un ancien de la Voie maritime. Aucun autre lien n'existe. Mais si vous le désirez, je pourrai vous faire part de mes opinions personnelles concernant le pilotage.

**Le président:** Cela pourrait être très intéressant.

**M. O'Neil:** Le pilotage a toujours été un problème. Un correctif a été tenté en 1970-1971 par la nouvelle Loi sur le pilotage. Des changements profonds ont été apportés, du fait de la création des sociétés d'Etat. Auparavant, le pilotage relevait du secteur privé. On constatait déjà à l'époque, des problèmes. Le pilotage a fait l'objet de la commission royale d'enquête la plus longue dans l'histoire du Canada et elle s'est terminée par le résultat que l'on connaît. Quel qu'il soit.

A mon avis, tant du point de vue de la Voie maritime que d'après mon expérience avec la garde côtière dont j'étais l'un des commissaires, le fait est qu'on parle ici de sécurité et de rien d'autre. Le pilotage ne doit pas être envisagé sous l'angle économique. Aussi longtemps que la personne chargée de

[Texte]

con of the ship is competent, then that is the total requirement we should have. If that turns out to be a Canadian master who is competent to sail those waters in a safe fashion, so be it.

**Mr. Reid:** Thank you, Mr. Chairman. Thank you, Mr. O'Neil.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Reid and Mr. O'Neil. Mr. Angus.

**Mr. Angus:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. O'Neil, you made reference earlier on to the philosophical question about whether you raise tolls at a time when things are tough. Have you discovered where the discomfort index is in the sense of the industry? Looking at the decline, we reached a peak in 1979 and more or less have been going downhill since then. At what point, and I realize that there is only one or two toll increases in that whole period, at what point did the noise become fairly loud either in terms of existing tolls or in terms of proposed tolls?

**Mr. W. O'Neil:** Mr. Chairman, at the risk of being facetious, I can only say that if I think about a toll increase the industry gets upset. I do not even have to say anything about it. I just have to think about it. So there is no real level. It is a highly charged subject. There are certain people who say there is no way that there should be any tolls on the seaway system at all. It should be a publicly-funded operation.

**Mr. Angus:** You might find a few of those on this committee.

**Mr. W. O'Neil:** I suspect that. But be that as it may, it seems to me that the fact that the capital debt has been set aside, the \$625 million is set aside, the \$210 million worth of interest we have, there is no requirement that we pay that back. It seems to me that it is reasonable that the user should pay for the regular operation and maintenance of the system. If it came to unusual things which needed a massive infusion of money, then that might be different. We cannot really say that there is a threshold of pain any clearer than that. There are certain organizations whose objectives are to have no tolls. Well, we understand that. Yet when we do raise the tolls, they say they understand.

• 1120

**Mr. Angus:** Mr. O'Neil, when things are good, when everybody is working and there is a lot of stuff moving through, the costs are distributed over a larger number of people. They might grumble but there will not be a major offensive. During testimony on Bill C-75, everybody agreed in principle, but said they could not afford it at the moment.

When did it really become apparent that they were starting to get more concerned than they had been in the past, from the industry point of view? We will put aside the philosophical argument about whether or not there should be tolls, about the ability to withstand any increases by anybody, whether it is the Seaway Authority or the Pilotage Authority or Esso, in terms of the fuel costs. Do you have any sense of when that began to happen?

[Traduction]

comamnder le navire est compétente, il faut se déclarer satisfait. Si cette personne s'avère être un capitaine canadien apte à naviguer en toute sécurité sur ces eaux, alors je dis d'accord.

**M. Reid:** Merci, monsieur le président. Meci, monsieur O'Neil.

**Le président:** Merci à vous, messieurs Reid et O'Neil. Monsieur Angus.

**M. Angus:** Je vous remercie, monsieur le président. Monsieur O'Neil, vous avez tantôt soulevé la question quant à savoir s'il faut augmenter le péage lorsque les temps sont durs. Savez-vous où se trouve le seuil de la douleur touchant l'industrie? À propos du déclin, le sommet a été atteint en 1979, et, depuis, la chute a été plus ou moins constante. À quel moment, et je sais qu'il n'y a eu qu'une ou deux augmentations du péage, en tout et pour tout, à quel moment, dis-je, la douleur s'est-elle faite fortement sentir, qu'il s'agisse des tarifs actuels ou de ceux qui sont proposés?

**M. W. O'Neil:** Monsieur le président, au risque de commettre une facétie, je ne peux répondre à cette question qu'en disant que l'industrie a mal dès que je songe à un relèvement des tarifs. Je dis bien «songe» alors que je n'ai même pas ouvert la bouche. On ne peut donc pas parler de seuil. C'est là un sujet surchargé d'émotion. Il est d'aucuns qui disent qu'il ne devrait même pas y avoir de péage du tout. Que l'exploitation doit être subventionnée entièrement.

**M. Angus:** Y en aurait-il parmi les membres de ce Comité?

**M. W. O'Neil:** Je le suppose. Quoi qu'il en soit, j'estime que, puisque la dette de premier établissement, dette de 625 millions de dollars a été écartée, alors les 210 millions de dollars dûs en intérêt, il ne faudrait pas qu'on ait à les payer. J'estime raisonnable que l'utilisateur doive payer pour le fonctionnement et l'entretien normaux du système. Ce serait autre chose s'il s'agissait de choses extraordinaires nécessitant une injection massive de fonds. On ne peut vraiment pas définir le seuil de la douleur en termes plus clairs. Il est certaines entreprises qui ne veulent pas entendre parler de péages. Cela se conçoit. Pourtant, lorsque les péages sont haussés, elles disent comprendre.

**M. Angus:** Monsieur O'Neil, lorsque tout va bien, que tout le monde travaille et que beaucoup de marchandises voyagent, alors le coût se trouve être réparti sur un nombre plus élevé d'utilisateurs. Ils maugréent mais se rendront à l'évidence. Durant les auditions sur le Bill C-75, tout le monde était d'accord sur le principe, mais tous disaient ne pas en avoir les moyens.

Quand est-il devenu évident que l'industrie commençait à montrer plus d'inquiétude que par le passé? Laissons de côté l'aspect philosophique de la question de savoir s'il faut oui ou non un péage, si les intéressés ont le moyen de payer, qui doit absorber le coût de l'énergie de la Voie maritime, de l'administration de pilotage ou d'Esso. Pouvez-vous dire quand l'inquiétude est devenue manifeste?



[Text]

**Mr. W. O'Neil:** It is only an imprecise sense, but I think it came with the 1980s recession. People expected the peak years to continue, and we would have had this 2% increase per year. But that changed. Last year was certainly a major turning point, when we had roughly a 12 million-tonne reduction. People began to look at all the costs. The seaway tolls were only one element. This happened just in the last couple of years.

**Mr. Angus:** I just want to get into the marketing stuff for a second. You indicated earlier, in response to one of my questions, that Lake Superior and that area were sort of out of your jurisdiction. What is your legal jurisdiction, east of the Welland east?

**Mr. W. O'Neil:** The legal jurisdiction is from Lake Erie through the Welland to Montreal.

**Mr. Angus:** In terms of marketing, though, is it in your mandate or are you doing it? Looking at the movement of commodities maybe from Lake Erie to Thunder Bay, are you trying to promote that, even though there is no direct revenue for you?

**Mr. W. O'Neil:** No, we would not concern ourselves with that.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, I am wondering whether that is one of the areas we might want to look at to see whether this body goes from being the Saint Lawrence Seaway Corporation to the Saint Lawrence—Great Lakes Seaway Corporation, particularly as they are moving into marketing. We can put that in the hopper for future consideration. Mr. Chairman, that is all I have in terms of questions. Thank you, Mr. O'Neil.

**The Chairman:** Mr. O'Neil, in terms of these tolls and Mr. Angus' questions, you undoubtedly have ongoing consultations with your counterpart on the American side, Mr. Emery. I guess they are confronted with some of the same realities in terms of tolls in that section of the seaway in which they have tolls. Is there not a bill moving through the American Congress that is potentially going to affect the toll structure of the American part of the seaway?

**Mr. W. O'Neil:** We do have joint tolls. As Mr. Reid mentioned, the percentage that the Americans get varies depending on the kind of bargaining we do. It has varied from 27% to 29%, which has quite an impact on the Canadian operators. A couple of years ago when we first did this, I think with the exchange rates it was about \$750,000 a year, on that 2% change.

The situation in the United States right now is that both Houses have passed separate bills, and they are not identical. The Senate has one bill and the House of Representatives has another. They are now having a conference to attempt to resolve their differences and to come up with something. It appears as though the way it is going to operate is there will be a port-user charge assessed on the value of the cargo. Then, their proposal is to rebate the tolls that are collected through the seaway.

[Translation]

**M. W. O'Neil:** C'est un sentiment plus qu'une certitude, mais je dirais avec la récession des années 1980. Tout le monde s'attendait à voir les bonnes années se poursuivre, à avoir 2 p. 100 d'augmentation par an. Mais cela n'a pas duré. L'an dernier a certainement été un point tournant. Il y a eu une chute de près de 12 millions de tonnes. Les intéressés ont commencé à examiner tous les coûts, et pas seulement le péage. Ceci a commencé il y a deux ans.

**M. Angus:** Parlons commercialisation pour un instant, voulez-vous? Vous avez dit tantôt, en réponse à une de mes questions, que le lac Supérieur et toute sa région n'étaient pas de votre ressort. Quel est le secteur soumis à votre autorité? À l'est du tronçon est du canal Welland?

**M. W. O'Neil:** Mon secteur va du lac Erie à Montréal en passant par le Canal Welland.

**M. Angus:** Mais du point de vue commercialisation, fait-il partie de votre mandat ou le faites-vous en tout cas? Concernant le transport de marchandises, disons entre le lac Erie et Thunder Bay, en faites-vous la promotion, même si cela ne vous rapporte rien?

**M. W. O'Neil:** Pas du tout.

**M. Angus:** Monsieur le président, la question se pose s'il s'agit là d'un point que nous aimerions examiner, à savoir si cet organisme se mue d'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent en Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands lacs, surtout depuis qu'il fait de la commercialisation. Nous pourrions examiner cette question plus tard. Monsieur le président, je n'ai plus de question à poser. Merci, monsieur O'Neil.

**Le président:** Monsieur O'Neil, touchant le péage et les questions de M. Angus, vous et votre homologue américain, M. Emery, vous vous consultez souvent, je suppose. Je suppose aussi que la partie américaine doit avoir quelques-uns de nos problèmes concernant le péage dans le tronçon de la Voie maritime où elle a un péage. N'y a-t-il pas un projet de loi déposé devant le Congrès des États-Unis qui risque de modifier la structure tarifaire de la partie américaine de la Voie maritime?

**M. W. O'Neil:** Nous avons des péages en commun. Comme l'a déclaré M. Reid, la quote-part allant aux Américains varie. Elle fluctue entre 27 et 29 p. 100, ce qui n'est pas sans effet important sur les usagers canadiens. Il y a deux ans, quand nous avions négocié ferme, cette différence de 2 p. 100 s'était traduite par quelque chose comme 750,000\$ au taux de change de l'époque.

Aux États-Unis, la situation est que les deux chambres du Congrès américain ont adopté chacune un projet de loi qui n'est pas identique à l'autre. Elles sont en train de s'entendre pour concilier les deux textes. Tout porte à croire qu'il y aura une taxe ad valorem levée dans les ports et que le péage sera réduit en conséquence.

[Texte]

• 1125

How this is going to impact on Canadian ships that do not go into American ports? What is the rebate going to be, as related to tolls and so on? We do not know until that conference comes up with the final bill. However, we have been concerned that it would be discriminatory against Canadian ports and against Canadian ships, and we have expressed this to the Americans. I think they are fully well entitled to finance their seaway operation however they like. They can pay for it in whatever way suits them. However, if it is discriminatory, we must very, very careful about that and not in any way have a situation where there is some advantage to going to an American port, just because of this thing.

The seaway portion of this whole bill is a minor thing. The bill is a broad, broad massive thing for funding of ports and waterways of the United States. This is just a small part of it. In the bill, the way it is read now, they are to undertake negotiations with Canada towards elimination of the tolls on the seaway. Whether that comes out in the final analysis or not . . .

**The Chairman:** Just a last question on perhaps part of that answer you gave. When there is maybe the accommodation or whatever their conference is to accommodate, the two different bills in their conference and the fear that there might be some discrimination against the Canadian things, do you register that with Mr. Emery or to our Canadian ambassador in Washington to register that in a more official way?

**Mr. W. O'Neil:** We registered this through the Department of External Affairs officially.

**The Chairman:** Oh, I see.

**Mr. W. O'Neil:** Already. Yes.

**The Chairman:** Fine. That is interesting. Fine. Thank you very, very much, Mr. O'Neil. As you can gather from some of the questions here today, not only will we hear from you in some correspondence which you will send, but in all likelihood, we will be seeing you again soon. Okay? Thank you very much for coming today on short notice.

**Mr. W. O'Neil:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Well, committee members, I am glad that part has been completed, because we do have some items of business, and hopefully we can get rid of that before noon. We have to remember that when we sit here right through two meetings, we are doing—compared to other committees—almost two meeting times' work, when you only have one and a half hours each time.

We had a taste of the seaway this morning, and I do not know really where to start. I think the place to start is the future business of the committee, and we might as well just discuss this, because we are all . . . With a smaller committee, it is crazy to go into a steering committee situation.

I did table the northern remote area report in the two official languages. My presentation was half and half. I think the translator understood the French perhaps better than the English, but I am not sure. However, it is there and laid on.

[Traduction]

Quel sera l'impact sur les navires canadiens ne mouillant pas dans un port américain? À combien la réduction s'élèvera-t-elle, par rapport au péage actuel? Nous ne le saurons qu'une fois que le projet de loi aura pris une forme définitive. N'empêche que le risque de discrimination contre les ports et les navires du Canada est là et nous nous en sommes ouverts aux Américains. Ceux-ci ont parfaitement le droit de financer la marche de leur voie maritime comme ils l'entendent et de faire payer de la manière qui leur convient le mieux. Cependant, si la loi est discriminatoire, nous devons faire très, très attention pour ne pas se laisser créer une situation où l'avantage ira aux ports américains à cause de cette loi.

La partie du projet de loi concernant la voie maritime est bien petite à l'intérieur du texte législatif qui est vaste et qui concerne le financement des ports et des voies fluviales aux États-Unis. D'après ce texte, des négociations devront se tenir avec le Canada dans le but d'éliminer le péage. Mais personne ne sait ce qu'il adviendra en définitive.

**Le président:** Une dernière question sur une partie de votre réponse. Concernant la tentative de concilier les deux textes de loi et la crainte de discrimination contre les ports canadiens, avez-vous fait des représentations auprès de M. Emery ou auprès de notre ambassadeur à Washington afin que ces préoccupations deviennent officielles?

**M. W. O'Neil:** Nous avons fait des représentations auprès du ministère des Affaires extérieures.

**Le président:** Ah, je vois.

**M. W. O'Neil:** Ah oui, déjà!

**Le président:** C'est bon. C'est très intéressant. Bon. Merci beaucoup, monsieur O'Neil. D'après la teneur de certaines questions aujourd'hui, non seulement aurons-nous l'occasion de vous lire bientôt mais aussi en toute probabilité, de vous revoir. D'accord? Merci beaucoup d'être venu malgré le court préavis.

**M. W. O'Neil:** Merci à vous, monsieur le président.

**Le président:** Bon. Voilà qui est fait. Mais, chers collègues, il nous reste des affaires à terminer, avant la pause de midi, je l'espère. Rappelons-nous que lorsque nous siégeons sans désenparer, nous faisons, par rapport à d'autres comités presque l'équivalent de deux sessions ordinaires séparées par une pause.

La Voie maritime était à l'ordre du jour, ce matin et je ne sais vraiment pas par quoi commencer. Je crois qu'il faudrait passer à l'affaire suivante, que nous aurons intérêt à entamer, parce que nous sommes tous . . . Avec un comité si petit, il serait fou de s'embarrasser d'un comité de direction.

J'ai bel et bien déposé le rapport sur les régions isolées du Grand Nord, dans les deux langues officielles. Ma présentation s'est faite aussi dans les deux langues. Je crois que le traducteur a mieux compris ce qui s'est dit en français qu'en anglais,



[Text]

**An hon. member:** Do you want to go in camera now?

**The Chairman:** I do not really care. Well, we should be in camera, I suppose.

**An hon. member:** Okay, adjourn the meeting.

**The Chairman:** I guess we will adjourn this meeting and officially go in camera. Well, let us all just stay. I do not really care. Sandra is the only one we can kick out . . . and John. I do not really care about in camera. Let us leave it alone and just keep going here.

So the northern tour and remote report was tabled this morning.

**Mr. Angus:** There was nothing there to point out. It was unanimous.

**The Chairman:** I did not comment. I just tabled the report in the usual fashion, Mr. Angus, because all reports are the reports of the committee, even though sometimes there may be different votes, as we know. You can be glad that there was accommodation from the government, because evidently Minister Carney or someone was going to make a ministerial statement, and notice had not got to the opposition critics, and quite properly, Mr. Lewis stood down the ministerial statement. Otherwise, I could have been still there for an hour or so, and that would have been most unfortunate. Anyway, that is that.

In future business of the committee, on Tuesday . . . I know there is some concern about this, and we have tried to alleviate it, but we will hear the members on Tuesday in Room 308. Please read your notices for the next . . . well, almost the rest of this month, because the legislative committee is getting the jump on us sometimes in the Railway Committee Room, because we did not reserve the Railway Committee Room for the full month of June—

**Mr. Reid:** I went over there too, Pat.

**The Chairman:** I know. I almost went down too, Joe. Eugene has done a good job, and after we get by a certain period, June, basically, we are going to have the Railway Committee room for the last half of the month. Up until then, read your notices, because we are in different places. Basically though, we are in the West Block. This coming Tuesday, we are in Room 308. This is June 10, and 9.30 a.m. to 11 a.m. is VIA Rail—

**An hon. member:** No, 9.30 a.m. and 11 a.m. . .

• 1130

**The Chairman:** VIA Rail is at 9.30 a.m and 11 a.m. In the afternoon, it is the CN and the CN could also extend into an evening session. It is in Room 308 and we have the room blocked off. I will just give you the thing as far as I have got it, and then we can have some comment.

On Wednesday, June 11, in Room 308 at 3.30 p.m. we have CN Marine. And it may be, Mr. Taylor, depending on what you have found out, I do not know whether we are going to

[Translation]

mais je n'en suis pas certain. Mais le rapport est là et il est prêt.

**Une voix:** Voulez-vous déclarer le huis clos, maintenant?

**Le président:** Ce n'est pas important. Par contre, il faudrait le faire, je suppose.

**Une voix:** D'accord, levez la séance.

**Le président:** Je propose de lever la séance et de déclarer le huis clos. Mais ne bougeons pas, je vous prie. Ce n'est pas vraiment important. Sandra est la seule personne à quitter la salle, et John. Le huis clos ne m'est vraiment d'aucune importance. Laissons cela et continuons notre travail.

Donc, le rapport sur les régions isolées du Grand Nord a été déposé ce matin.

**M. Angus:** Il n'y a eu rien à signaler. C'était à l'unanimité.

**Le président:** Aucun commentaire de ma part. Je l'ai déposé comme d'habitude, monsieur Angus, parce que tous les rapports émanent du comité, bien que parfois le partage des votes soit différent, comme nous le savons. Heureusement que le gouvernement s'est montré souple, parce que de toute évidence la ministre Carney ou quelqu'un d'autre allait faire une déclaration ministérielle et que la notification n'était pas parvenue aux critiques des partis de l'opposition. Comme de juste, M. Lewis a différé la déclaration. Autrement, j'aurais pu me trouver là-bas pendant une heure ou plus, ce qui aurait été très malheureux. Et voilà, c'est réglé.

Pour mardi, on prévoit . . . je sais qu'il y a de quoi être préoccupé, nous avons essayé d'y pallier, mais le Comité se réunira mardi prochain dans la salle 308. Veuillez lire les avis pour les prochains . . . Eh bien disons pour le reste du mois, puisque le Comité législatif a pris les devants en ce qui concerne la salle de réunion du Comité ferroviaire étant donné que nous n'avons pas réservé cette salle pour tout le mois de juin.

**M. Reid:** J'y suis allé, moi aussi, Pat.

**Le président:** Je sais. J'ai failli aller moi-même aussi, Joe. Eugène a fait du bon travail et après un moment difficile, début juin, je crois que nous pourrons avoir la salle du Comité ferroviaire à notre disposition pour la deuxième moitié du mois. D'ici là, veuillez lire les avis, parce que les réunions se tiendront dans des locaux différents. Mais toujours dans la Tour ouest. Mardi prochain, ce sera dans la salle 308. C'est-à-dire le 10 juin et de 9h30 à 11 heures ce sera VIA Rail.

**Une voix:** Non, 9h30 et 11 heures . .

**Le président:** VIA Rail est à 09h30 et 11 heures du matin. L'après-midi, ce sera le CN et cela pourra se prolonger dans la soirée. Ce sera dans la salle 308 qui nous a été réservée. Je vais vous faire les annonces que je sais, et viendra ensuite le temps de faire des commentaires.

Le mercredi 11 juin, dans la salle 308, à 15h30, ce sera CN Marine. À moins, monsieur Taylor, d'après ce que vous nous

[Texte]

switch into a legislative committee forum and deal with Bill C-88, but that will be—

**Mr. Taylor:** I could report on that. CN Marine itself does not want to make representations. They may make some comments at our meeting, but nothing more. There is no reason we cannot go ahead with the bill. As a matter of fact, they want us to go ahead with the bill.

But I still have to hear from labour; Mr. Link is going to call me this afternoon and advise me whether or not they want to come. If they do want to come, he is prepared to come on Monday at 3.30 p.m. His presentation will be reasonably short, and we can then go on clause by clause. I expect Bill C-88 will be completed before next Wednesday.

**The Chairman:** That is interesting. In any case, CN Marine will be there in some form in the afternoon.

Thursday, June 12, was going to be Air Canada, but because of problems of scheduling notice and conflicts, they could not come on Thursday, June 12. The irony of this is we have the Railway Committee room on that day. To complete the itinerary at the moment, on Tuesday, June 17, in the Railway Committee Room, at 9 a.m. and 11 a.m. it is Air Canada. Those are the specific times I know now.

There are two extra things I wanted to remind the committee members of. I already mentioned the luncheon on Tuesday, June 10. And on Thursday, June 12, we have scheduled the dinner in the parliamentary restaurant for the First Air flight crew and the committee members. Tuesday, June 10 of course is also the night of the Speaker's party, which may involve members from time to time. There may also be—as members are aware—quite a few votes on estimates or whatever.

**Mr. Angus:** That night we go to 10 p.m. as well.

**The Chairman:** I am glad you pointed that out. June 10 could be a broken-up day in part. This is not pleasant, but it is the reality.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, the votes would not happen though until 10 p.m., so we should be all right.

**The Chairman:** That is right. I know Mr. Ouellet has expressed concerns about CN and VIA Rail, and while we were having the testimony this morning, Eugene through Sandra tried to see if on the open day, Thursday, June 12, we could get a switch-around. But CN cannot come because of conventions and different things and neither can VIA Rail. This is the state of the nation at the moment.

**Mr. Taylor:** There is nothing on June 12.

**The Chairman:** We have been meeting a lot anyway and we are going to be meeting a lot. I have another report to make which I just came through from the House Leaders and the St. Lawrence Seaway reference will be relevant, but—

**Mr. Angus:** Why do you not do this first and then we can come back?

**The Chairman:** The relevance of it is they have the order of reference. All House Leaders discussed it; they are in favour of it, but they would like us to define—and this comes from all

[Traduction]

en direz, de nous constituer en comité législatif et de traiter du bill C-88, mais cela sera . . .

**M. Taylor:** Je signale que *CN Marine* ne souhaite pas faire une présentation. Elle se contentera de quelques commentaires lors de la séance, rien de plus. Il n'y a pas de raison qu'on n'y aille pas de l'avant. En fait, elle voudrait qu'on y aille de l'avant.

Mais je dois encore recevoir des nouvelles du syndicat. M. Link doit m'appeler cet après-midi pour me faire savoir s'ils souhaitent être présents ou non. Dans l'affirmative, il serait disposé à venir lundi à 15h30. Sa déclaration sera assez courte et nous pourrons passer à l'étude article par article. L'étude du bill C-88 pourra se terminer avant mercredi prochain.

**Le président:** Intéressant. Quoi qu'il en soit, *CN Marine* sera présente l'après-midi, d'une manière ou d'une autre.

12 juin, ce devrait être le tour d'Air Canada, mais à cause de certains problèmes de calendrier et de notification, Air Canada ne pourra pas se présenter le 12 juin. Et dire que ce jour-là, on occuperait la salle du comité ferroviaire. Ironie du sort! À tout événement, il est prévu que le mardi 17 juin, à 9 heures et 11 heures du matin, dans la salle du comité ferroviaire ce sera Air Canada. Tel est le calendrier à l'heure qu'il est.

Deux choses que je voudrais vous rappeler. Je vous ai déjà parlé du déjeuner du mardi 10 juin. Et le jeudi 12 juin, il y a le dîner dans le restaurant du Parlement, en l'honneur du premier équipage navigant et des membres du Comité. Mardi 10 juin, bien sûr, c'est la soirée donnée par le président de la Chambre, à laquelle les députés se rendront quand ils le pourront. Comme vous le savez, il y aura peut-être aussi des votes sur le budget des dépenses ou sur autre chose.

**M. Angus:** Ce soir-là, à 22 heures, il y a autre chose, en plus.

**Le président:** Merci de me l'avoir rappelé. En effet, ce 10 juin sera une journée bien chargée. C'est malheureux, mais c'est comme ça.

**M. Angus:** Monsieur le président, le vote pourra ne pas avoir lieu avant 22 heures, nous aurons donc le temps.

**Le président:** C'est juste. Je sais que M. Ouellet s'est déclaré préoccupé au sujet de CN et VIA Rail et tandis que nous écoutions le témoignage, ce matin, Eugène par l'intermédiaire de Sandra a essayé de savoir s'il était possible d'inverser les présences pour le jeudi 12 juin. Mais le CN a dit ne pas pouvoir venir pour diverses raisons, et VIA Rail, non plus. Voici où en sont les choses.

**M. Taylor:** Il n'y a rien à l'ordre du jour du 12 juin.

**Le président:** Nous nous sommes beaucoup réunis, en tout cas, et nous nous réunirons beaucoup aussi. J'ai aussi un autre rapport à faire et le renvoi concernant la Voie maritime du Saint-Laurent pourra être utile, mais . . .

**M. Angus:** Pourquoi ne pas terminer d'abord et en parler ensuite?

**Le président:** La raison en est qu'ils ont l'ordre de renvoi prêt. Il a été débattu par les leaders de la Chambre qui sont tombés d'accord. Mais ils voudraient, ils étaient d'accord, à ce



## [Text]

House Leaders, I am informed—the timeframe. There was concern expressed at the House Leaders' meeting because for members to be travelling anywhere for any reason in the month of June was not a very happy state of the nation because of June being June. That was one thing.

The other matter was—before it was passed in blank—there should be some definition as to the places we should go to, knowing full well there would be some places in the United States. I do not think that is an unreasonable thing, and that was just told to me when I saw the House Leader to present the report. If those can be clarified, then, I am told, as of this morning the reference will officially go through.

• 1135

This could be done on June 11 or June 12 on that open session if we wanted to define it formally, or we can discuss it in some detail now. That is my report at the moment. I have a couple of thoughts, but that is my report.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, just to add to the information so that when we start to discuss it we are dealing with a full deck, so to speak, from comments by my House Leader, inference was made that the Board of Internal Economy will not be approving any trips to conventions. So when we discuss the timing of our hearings in Thunder Bay we have to keep that in mind—that we are going there because it is an appropriate time to meet a number of players in the industry, to hear directly from them, to have hearings in Thunder Bay. So I just throw that into the hopper.

**The Chairman:** I wish Mr. Ouellet was here. I know he was over in the House, so perhaps—

**Mr. Angus:** He had to do the lead on this—

**The Chairman:** Yes, that is right. Well I think he was there. Unfortunately there is concern, because he wanted a full day for VIA Rail and a full day for CN. Quite frankly, I am surprised he wants a full day for VIA Rail, because sometime some committee has gone over the VIA Rail Act.

Regardless of what one likes, the reality is that at the moment Tuesday, June 10, is the time, unless somewhere later in the month there is another time to bring them back. Certainly CN is going to be the focus of quite a bit of attention. At the moment that is the reality we have.

There are great rumours of what is going to happen at this place, and this comes back to the St. Lawrence Seaway. These are my thoughts; this is not my report. Because it is the month of June, Mr. Gray, because of commitments in his riding, etc., long before this report of this morning about timing in June, is not interested in going to Thunder Bay for conventions or anything else. I know another member, Mr. Ouellet, said that he could not go because of St-Jean-Baptiste Day. The House of Commons may adjourn or prorogue in that period, so in terms of a committee or a subcommittee officially going in the month of June, I think the reality of that is out, Iain. And I did

## [Translation]

que j'ai appris, tous les leaders de la Chambre, que nous fixions le calendrier. Au cours de la réunion des leaders de la Chambre, la préoccupation était que les membres du Comité soient absents pour motif de voyage un peu partout, au cours du mois de juin, juin étant ce qu'il est, ce qui n'arrange pas les choses. D'une part.

D'autre part, avant qu'il ne soit laissé en blanc, on devrait préciser les endroits où il faudrait aller, sachant très bien qu'il y en aurait aux États-Unis. Je ne pense pas que cela soit déraisonnable, et je l'ai appris lorsque j'ai rencontré le leader du Parlement pour lui présenter le rapport. Si ces endroits peuvent être précisés, alors, m'a-t-il dit, l'ordre de renvoi pourra être officiellement adopté dès ce matin.

Cela pourrait se faire le 11 ou 12 juin, jour libre, à moins qu'on ne décide d'en parler maintenant. Voici ce que j'avais à vous dire. J'ai une ou deux réserves, mais c'est ce que j'avais à vous dire.

**M. Angus:** Monsieur le président, pour compléter l'information afin d'avoir en main, pour ainsi dire, tous les éléments de la question, j'ai compris de mon leader, on croit comprendre que la commission de la régie intérieure n'approuvera aucun voyage pour assister à des congrès. Donc, lorsque nous viendrons à parler du calendrier de nos auditions à Thunder Bay, nous ne devons pas oublier cela—que nous n'y allons que parce que cela est opportun de rencontrer un certain nombre d'interlocuteurs industriels, et d'écouter directement ce qu'ils ont à dire. Voilà, c'est ce que j'avais à dire.

**Le président:** J'aurais voulu que M. Ouellet soit là. Je sais qu'il se trouvait dans la Chambre, peut-être alors . . .

**M. Angus:** Il est allé diriger le débat en Chambre sur cette question.

**Le président:** Oui, c'est juste. Je crois qu'il y était. Malheureusement il y a matière à préoccupation, parce qu'il voulait consacrer une journée complète à VIA Rail et une autre au CN. Franchement, je suis surpris qu'il demande toute une journée pour VIA Rail, puisqu'un comité a pu à un moment donné parcourir la loi sur VIA Rail.

Qu'on le veuille ou non, il faut fixer au mardi 10 juin, à moins que plus tard durant le mois on trouve une date à laquelle on les fera revenir. Il est clair que le CN recevra beaucoup d'attention. Pour le présent, c'est tout ce que je sais.

Les rumeurs courent sur ce qui va se passer ici, et cela revient à la Voie maritime du Saint-Laurent. Voilà ce que j'en pense, mais ce n'est pas mon rapport. Parce que nous sommes en juin, M. Gray, pour des motifs d'engagement dans sa circonscription, etc., et bien avant le rapport de ce matin concernant le calendrier de juin, ne souhaite pas aller à Thunder Bay pour des congrès ou pour toute autre raison. Je sais qu'un autre député, M. Ouellet, a dit qu'il ne pouvait y aller à cause de la fête de la St-Jean-Baptiste. La Chambre des communes voudra ajourner, alors que pour qu'un comité ou qu'un sous-comité puisse se rendre officiellement au cours du mois de juin, je pense que cela ne pourra se faire, Iain. Et

## [Texte]

not know about your report from your House Leader; that was not told to me this morning, but it does not surprise me.

I have not found a member who wants to take the trip in the boats in June or July—perhaps September. The more it starts to focus in, the more it looks as though we could have some more hearings here in orientation and really start to travel or have the committee out on the road come the fall. Now, individual members who so wish could, as you did, go to Winnipeg. It is an annual meeting. I have looked into it a little further. It is not a conference; it is an annual meeting of the Great Lakes Association during which there is a panel discussion on the future of the seaway, which would be very interesting.

I think individual members, and certainly Mr. Reid and Mr. Angus have been the ones who have brought this to our attention earlier, might have an interest to go on their own—I am sure certain expenses could be retroactively reimbursed—to pick up the documentation and whatever. Later in the fall we would be going formally to Thunder Bay on the formal mandate of the committee. That is the just the thought I throw out.

Now, I have Iain and I have Gordon.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, just a couple of technical things. The comments about Mr. Gray and Mr. Ouellet come as a surprise to me, because when we were looking at—

**The Chairman:** Tell Mr. Ouellet; he always said St-Jean-Baptiste Day was a bad time.

**Mr. Angus:** Oh yes, yes he did, but let me finish. We negotiated with the International Association of Great Lakes Supporters to keep in mind the fact that both Monday and Tuesday are holidays for this House. They had originally wanted us to appear on the Tuesday. They totally re-juggled their schedule so that members would be able to arrive on the Wednesday. Mr. Ouellet and Mr. Gray both agreed at that time that they were prepared to come to Thunder Bay under those circumstances.

Secondly, even though I know that we did not have the formal reference, we have a line-up of about 10 to 15 organizations that are prepared to present briefs to us on the Thursday, June 26.

• 1140

**The Chairman:** I am not going to speak for Mr. Ouellet, because I might have misinterpreted something he said. But he did speak in the committee when Thunder Bay was first mentioned about the problem with St-Jean-Baptiste Day and the problem with the House. He may have juggled it. I certainly know from Mr. Gray, and I can tell you from other members who have spoken to me, that they are not interested in travelling in the month of June.

The 10 or 15 . . . I am sorry about the re-juggling; I did not know that. But there is not a thought of not going to Thunder Bay. It is the timing.

## [Traduction]

j'ignorais tout à propos du rapport que vous avez reçu de votre leader. Cela ne m'a pas été dit ce matin, mais cela ne m'étonne pas.

Je n'ai pas trouvé un député qui veuille faire ce voyage en juin ou juillet—peut-être en septembre. Plus les choses se précisent, plus il semble que nous pourrions avoir des auditions ici sur l'orientation et que le comité ne pourra commencer à voyager avant l'automne. Bien. Mais les membres du comité qui voudraient, à titre personnel, aller à Winnipeg, pourraient le faire, comme vous. C'est une assemblée annuelle. J'ai fait une petite recherche là-dessus. Ce n'est pas une conférence; c'est l'assemblée annuelle de la *Great Lakes Association* à l'intérieur de laquelle a lieu une table ronde sur l'avenir de la voie maritime, qui a l'air intéressante.

J'estime qu'à titre privé, les membres, et MM. Reid et Angus ont été les premiers à attirer l'attention là-dessus, trouveraient intérêt à s'y rendre, je suis sûr qu'ils pourront être partiellement défrayés, par la suite—ne serait-ce que pour ramasser de la documentation. À l'automne, nous nous rendrons à Thunder Bay à titre officiel, dans le cadre de notre mandat. Voilà ce que je voulais vous dire.

Maintenant, j'ai Iain et Gordon.

**M. Angus:** Monsieur le président, deux points techniques. Les commentaires concernant MM. Gray et Ouellet m'ont surpris, parce que lorsque nous regardions . . .

**Le président:** Dites à M. Ouellet, qui l'a toujours dit, que le jour de la St-Jean-Baptiste est une mauvaise journée.

**M. Angus:** Ah oui, il l'a dit, mais laissez-moi finir. Dans nos négociations avec l'*International Association of Great Lakes Supporters*, nous savions que le lundi et le mardi sont jours fériés pour la Chambre. Au début, ils voulaient que nous venions le mardi. Ils ont remanié leur calendrier afin de permettre aux députés d'arriver le mercredi. À l'époque, MM. Ouellet et Gray avaient dit qu'ils étaient d'accord pour venir à Thunder Bay dans ces circonstances.

Ensuite, bien que je sache que nous n'avions pas l'ordre de renvoi, il y a une quinzaine d'entreprises qui sont prêtes à soumettre des mémoires le jeudi 26 juin.

**Le président:** Je ne vais pas parler pour M. Ouellet au risque de mal interpréter ses propos. Mais il s'est ouvert au Comité lorsque Thunder Bay est venu pour la première fois sur le tapis, à propos de la Saint-Jean-Baptiste et de la Chambre. Il s'est peut-être organisé. J'ai bien compris de M. Gray et aussi des autres députés à qui j'ai parlé, qu'ils ne souhaitent pas voyager durant le mois de juin.

Le 10 ou le 15 . . . Je regrette ce contretemps. Je ne le savais pas. Il n'est pas question qu'on aille à Thunder Bay. C'est le choix du moment.



[Text]

**Mr. Angus:** No. But I think you have to recognize that they are expecting us. They are anticipating our participation. I did the negotiations with Terry Cook on the phone from the committee room.

**The Chairman:** Mr. Angus, the whole problem with the St. Lawrence Seaway . . . And there is no blame on anybody; it is the fault of the chairman, really. There has been too much going on and the thing has not been under control, because we have always been worried about this reference and the subcommittee, full committee, and all this and that. As I say, the chairman takes responsibility. But the reality is we still want that reference, to get the thing properly organized. There is no thought of avoiding Thunder Bay.

But I can tell you as the realities of June have sunk in . . . And I am speaking very directly for Mr. Gray. He cannot be here. He is back in his riding. But he told me unequivocally that if the subcommittee was going to Thunder Bay, he would stand down from the subcommittee. If the full committee went, he still could not go, and the full committee do what they wanted to do.

Among the House Leaders yesterday, I do not know if it was your Leader, but I was told all the opposition leaders . . . They were the ones to register the timeframe as to when this committee was going to start to travel, because the opposition quite understandably was "thin on the ground". We all know that. Then I said I was very interested, I was glad they told me that, I would report back. There is very good quality on the ground, but not a lot of numbers.

That is just the report, and I think the reality. I am sorry if people have re-juggled, but we do not have the authority.

Let us put it this way. In reality, we are not getting the reference until we come back and tell them when we are going to start to travel. I have kept the message loud and clear that there is no travel in June—informally.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, then perhaps I could move a motion that this committee seek authority for some of its members to travel to Thunder Bay as a subcommittee to deal with the matters of the St. Lawrence Seaway on June 25 and June 26.

**The Chairman:** Well, if we do not have the order of reference, I do not know—

**Mr. Angus:** But you would have to get—

**The Chairman:** What I am suggesting is—

**Mr. Angus:** —the mandate for the committee.

**The Chairman:** I am suggesting that individual members who want to go to Thunder Bay go to Thunder Bay.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, I am sorry; that is not good enough. Even if it is just Joe and I, we have to be there in an official capacity as a subcommittee on the seaway. We can bring apologies from our other colleagues who were unable to be there. But we have to be there—not as individuals.

[Translation]

**M. Angus:** Non. Je crois qu'il faut admettre qu'ils nous attendent. Ils comptent sur notre présence. J'ai parlé au téléphone avec Terry Cook depuis la salle de réunion.

**Le président:** M. Angus, toute la question de la Voie maritime, et là je n'accuse personne, c'est la faute du président, en vérité. tant de choses se sont passées et il n'y a eu aucun contrôle, parce que nous étions inquiets au sujet de l'ordre de renvoi et du sous-comité, comité plénier, et tout cela. Je répète, le président est le seul responsable. Mais le fait est que nous voulons toujours cet ordre de renvoi, afin de s'organiser comme il faut. Il n'est nullement question d'éviter d'aller à Thunder Bay.

Mais les faits sont là. Juin est un mois difficile. Et je cite directement M. Gray. Il ne peut pas se présenter devant nous. Il est rentré dans sa circonscription. Mais il m'a dit sans ambages que si le sous-comité et même si c'est le comité plénier, il n'irait toujours pas et que le comité plénier fasse ce qu'il lui plaît.

Hier, parmi les leaders, je ne sais pas si c'était le vôtre, j'ai compris tous les leaders de l'opposition, qu'ils étaient ceux qui allaient inscrire le calendrier de voyage du Comité, parce que l'opposition, on le comprend, n'était pas nombreuse. Nous savons cela. Alors, j'ai dit que j'étais très intéressé et que j'étais content qu'ils m'aient demandé de revenir avec un rapport. La quantité n'y est peut-être pas, mais la qualité y est.

Cela est mon rapport et aussi la réalité des choses. Je regrette tous ces contretemps, mais n'avons pas l'autorité nécessaire.

Voyons les choses autrement. En réalité, nous ne recevrons l'ordre de renvoi qu'à notre retour pour leur dire quand nous commencerons à voyager. Mais j'ai bien fait comprendre qu'il n'y aura pas de voyage en juin, à titre officieux.

**M. Angus:** Monsieur le président, on pourrait alors peut-être mettre aux voix une motion proposant que le Comité obtienne l'autorisation pour quelques-uns de ses membres d'aller à Thunder Bay à titre de Sous-comité pour se mettre au courant de la question concernant la Voie maritime, les 25 et 26 juin

**Le président:** Mais si nous n'avons pas l'ordre de renvoi, je ne vois pas comment . . .

**M. Angus:** Mais il faut que vous obteniez . . .

**Le président:** Ce que je veux dire . . .

**M. Angus:** . . . le mandat du Comité.

**Le président:** Je veux dire que ceux parmi les membres qui veulent aller à Thunder Bay, qu'ils y aillent.

**M. Angus:** Monsieur le président, je regrette mais cela ne suffit pas. Même si seulement Joe et moi-même y allions, il faut que cela soit officiellement, à titre de Sous-comité sur la Voie maritime. Nous pourrions alors présenter nos excuses pour nos collègues qui n'auraient pas pu venir. Mais nous devons être présents, et non pas à titre de particuliers.

[Texte]

**The Chairman:** No, that is not good, because then what reason is there for a full committee to go back in the fall for full, meaningful hearings? You yourself said there is nothing for conferences. I would think you could go individually. You are not going to have, you are right, the great prestige. But if only two of you are there, what difference does it make anyway?

**Mr. Angus:** It makes a hell of a lot of difference when you are hearing evidence.

**The Chairman:** But you are not going to hear evidence.

**Mr. Angus:** But Mr. Chairman, we are going to hear evidence.

**The Chairman:** Well, then I cannot understand—

**Mr. Angus:** Based on what I thought was the goodwill of the committee—

**The Chairman:** The goodwill of the committee is still there, but the reality of the committee is something else again. There will not be two members going to Thunder Bay in the place of a full committee or subcommittee, hearing evidence on something so fundamental as the St. Lawrence Seaway. That would be ridiculous. I am presenting this on the basis of not . . . I know there is the conflict about this thing you said you brought—

**Mr. Angus:** Perhaps this committee should tell the House what we want to do, and then if they want to change it they have forcefully do it.

**The Chairman:** Well, we are already . . . This is what, June . . . Time is of . . .

**Mr. Taylor:** There is just one point. When you were out, Mr. Chairman, Mr. Ouellet raised the point that he thought we should have a full briefing—I think he said “detailed briefing”—from the authority before we go on this trip. In that discussion it was disclosed also that perhaps it would be wise during the trip to have intervals where the authority would come and talk to us. I thought I had better bring that to your attention. He thought it should take place before we go on the trip. So that is another factor that is going to have to be considered, I guess.

**The Chairman:** That is right.

• 1145

**Mr. Reid:** Mr. Chairman, I recognize the restraints under which you are operating. But we have been attempting to get this travel reference, not for the itinerary, but for the Thunder Bay hearings for some time. I want to emphasize the importance of the Thunder Bay trip, if I might.

The international aspect is of real concern to us, not only from the protectionism aspect of the potential Senate-Congress bills, but also for the operation of the International Association of American Ports and the opportunities that exist at the conference. I hear Mr. Angus saying that we are not emphasizing the conference as such, but it is a tremendous opportu-

[Traduction]

**Le président:** Non, cela ne saurait se faire parce que quelle raison pourrait-on alors invoquer pour autoriser un comité plénier à y retourner à l'automne pour des auditions pleines et entières. Vous avez vous-même dit qu'il n'y a rien de prévu pour les conférences. Je pense plutôt que vous devriez y aller à titre de particulier. Vous n'aurez pas la même autorité, je le concède. Mais si vous n'êtes que deux à y aller, où sera la différence?

**M. Angus:** La différence est drôlement grande quand il s'agit de recevoir des témoignages.

**Le président:** Mais vous n'y allez pas pour entendre des témoignages.

**M. Angus:** Bien sûr que si, monsieur le président.

**Le président:** Bon, alors je ne comprends pas . . .

**M. Angus:** Me fondant sur ce que je croyais être la bonne volonté du Comité.

**Le président:** La bonne volonté du Comité ne s'est pas démentie, mais la réalité des choses, c'est bien autre chose. Il ne peut y avoir deux membres qui vont à Thunder Bay tenir lieu d'un comité plénier ou d'un sous-comité entendre des témoignages sur un sujet aussi délicat que la Voie maritime du Saint-Laurent. Ce serait d'un ridicule. Je le dis en me basant sur . . . Je sais qu'il y a un problème au sujet de la question que vous avez . . .

**M. Angus:** Peut-être que le Comité devrait dire à la Chambre ce qu'il souhaite faite et alors si elle souhaite y apporter des changements, qu'elle le dise.

**Le président:** Bon, nous avons déjà. Où sommes-nous? En juin? Le temps est . . .

**M. Taylor:** Il y a autre chose. Lorsque vous étiez absent, monsieur le président, M. Ouellet a déclaré qu'à son avis il devrait y avoir un briefing complet . . . Je crois qu'il a dit «briefing détaillé» de la part de l'administration du pilotage avant le voyage. Au cours de la discussion il a été révélé aussi que peut-être il serait sage que, durant le voyage, il y ait des arrêts durant lesquels l'administration pourrait venir nous rencontrer. J'ai pensé qu'il serait bon que vous le sachiez. Il a dit qu'à son avis cela devrait avoir lieu avant notre départ. Voilà donc un autre facteur à prendre en compte, je crois.

**Le président:** Oui, c'est juste.

**M. Reid:** Monsieur le président, je reconnais les contraintes qui pèsent sur vous. Mais cela fait quelque temps déjà que nous essayons d'avoir cet ordre concernant non pas l'itinéraire mais les auditions à Thunder Bay. Je voudrais, si je peux, souligner l'importance du voyage à Thunder Bay.

L'aspect international du problème nous concerne tous, non seulement à cause des incidences protectionnistes possibles contenues dans les deux projets de loi du Congrès et du Sénat, mais aussi pour la bonne marche de l'International Association of American Ports et à cause des occasions que cette conférence pourrait offrir. J'entends, M. Angus, dire que ce n'est pas tant



## [Text]

nity to assist this subcommittee or the committee or the number of members who happen to be present to get a wide range of thoughts and information.

Earlier we decided, Mr. Chairman, if we went to Thunder Bay, which we thought was advisable, we would have to ask them. The earlier Thunder Bay position was that they did not want to combine the two, because this was a ports conference and because they had a number of other hearings to give. But we said that as we were only going there once, we might as well combine the two. Thunder Bay as a lakehead has a heck of a lot to contribute to our inquiry.

I know you will say we will go back there later. But the point is that we want to go there only once and the combination of the two justifies a trip in June. What the Sam Hill! For a while, we were talking terms of a travel itinerary in June and of getting this thing under way rather than leaving it to the fall of the year. I know it is nice to have time off. I know the pressures of other people. But I have devoted my time to this Transport committee and reserving it for this Transport committee and for the St. Lawrence Seaway inquiry. We are letting an opportunity to get a whole lot of information go by, if we do not take advantage of it.

**The Chairman:** I understand everything you have said. But I come back to what I have just reported to you earlier. We do not have a reference to do anything. This is the reality. We all went off because of enthusiasm, because of local concerns, because you were very involved and did preliminary things that I thought might have flowed. But they have not flowed and here we are confronted today with what we are faced with.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, perhaps I can offer a suggestion. We know what you have been told. Perhaps the members of the three parties represented here can individually talk to our House leaders, express the importance of this particular trip at this particular time and, following one of our meetings on Tuesday, have a quick regrouping to make some decisions.

**The Chairman:** It might be a good idea. Tuesday is going to be pretty full anyway with things going on. Tuesday may be the time. But on Thursday I hope, Mr. Clerk, you will keep the room.

**Mr. Angus:** Yes, a formal meeting on Thursday and a steering committee meeting on Tuesday.

**The Chairman:** It may be confirmed by then. We could have the full discussion then after the discussions you are going to have with your House leader, Mr. Robichaud or Mr. Ouellet. Find out what his position is on the thing. He is not here, understandably. I will go back to my House leader and talk also to the other members of the committee.

**Mr. Reid:** It is a reference for the Thunder Bay tour only at this point.

## [Translation]

pour la confèrene, mais c'est une occasion formidable d'aider le Sous-comité ou le comité plénier ou ceux des membres qui s'y rendront à recueillir le maximum d'idées et d'information.

Plus tôt, monsieur le président, nous avons décidé que si nous nous rendions à Thunder Bay, ce que nous pensions être une bonne chose, nous devrions leur demander. La position tenue antérieurement concernant Thunder Bay était qu'ils ne souhaitaient pas combiner les deux événements, parce que c'était une conférence sur les ports et parce qu'il y avait beaucoup de témoignages à fournir. Nous avons répondu que puisque nous n'y serons qu'une seule fois, autant bien combiner les deux événements. Située à la tête des Grands lacs, Thunder Bay a beaucoup à offrir pour faire avancer notre enquête.

Je sais que vous allez dire que nous irons de nouveau, plus tard. Mais l'idée est que nous ne voulons y aller qu'une seule fois et que la volonté de combiner les deux événements justifierait le voyage en juin. Bon Dieu! Pendant un moment nous discussions d'un voyage en juin et de mettre les choses en marche plutôt que de laisser les choses à l'automne. Je sais qu'il est bon d'avoir des vacances. Je sais que les contraintes qui s'exercent. Mais, moi, j'y me suis beaucoup dévoué à ce Comité sur les transports, j'y ai consacré beaucoup de mon temps ainsi qu'à l'enquête sur la Voie maritime. Nous perdrons là une bonne occasion d'obtenir beaucoup d'informations, si nous ne saisissons pas l'occasion qui s'offre.

**Le président:** Je vous ai très bien compris. Mais je reviens à ce que je vous ai déjà dit. Nous n'avons aucune autorisation sur rien. Voilà la réalité des choses. On s'est laissé emporter par notre enthousiasme, par le souci de certaines choses, par l'intérêt de la chose et à cause des travaux préliminaires que l'on croyait être dans l'ordre normal des choses. Mais cela n'a pas été et nous voici confrontés aux problèmes que l'on sait.

**M. Angus:** Monsieur le président, pourrais-je faire une suggestion? Nous savons ce qui vous a été dit. Serait-il possible que les membres ici présents représentant les trois partis en parlent directement à leur leader respectif, soulignant l'importance particulière de ce voyage à ce moment précis et ensuite que, à l'issue de l'une des réunions de mardi prochain, nous nous réunissions rapidement pour prendre une décision.

**Le président:** Ce serait une bonne idée. Mardi est en tout cas une journée très chargée. Ce serait peut-être la bonne journée. Pour jeudi, monsieur le secrétaire, j'espère que vous pourrez réserver la salle.

**M. Angus:** Oui, une réunion officielle le jeudi et la réunion du Comité de direction pour mardi.

**Le président:** Cela pourrait être confirmé, d'ici là. Nous pourrions tenir une discussion plénière ensuite, après les contacts que vous aurez eus avec votre leader, monsieur Robichaud ou monsieur Ouellet. Tâchez de connaître sa position sur la question. Il ne se trouve pas ici, je le comprends. Je m'en rapporterai à mon leader en Chambre et parlerai aussi aux autres membres du Comité.

**M. Reid:** C'est l'ordre concernant le voyage à Thunder Bay, pour le moment.

[Texte]

**Mr. Dantzer:** Speaking of the reference, you have to have the whole reference.

**Mr. Reid:** I want where we are going to go.

**The Chairman:** Let us talk to the House Leaders, but let us also, Joe, talk to all the members on all sides, just to see what their inclination is. I cannot see two members, with respect, no matter how great, qualified and interested they are in the issue, going and having hearings in the name of the committee.

**Mr. Reid:** It is not fair to Thunder Bay either.

**The Chairman:** And it is not fair to Thunder Bay or the issue. If it was a subcommittee, I must say, Mr. Reid and Mr. Angus, I did think at one time, even though the mandate might be for the full committee, a *de facto* subcommittee, not necessarily commissioned as such, would go to Thunder Bay and have the *Aurora* and be there officially in the capacity of the committee. I think this would be a reasonable thing. Mr. Dantzer.

• 1150

**Mr. Dantzer:** Could we be made aware of those briefs which could not be postponed? You say we are going to hear a number of briefs. Most people can postpone presenting a brief. Are there any there that could not be?

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, I think, in fairness, that every one of the briefs could be postponed. But is it appropriate, given the fact they are all working on them? We have received notification asking to appear... I guess, it this frustration with the new process.

**The Chairman:** That is right.

**Mr. Angus:** I think we should try to be flexible enough to do what we can to—

**The Chairman:** We want to be flexible. I understand—you are right—it is the new process that we are all wrestling with. It was done with the best of intentions to try to unofficially organize some things. But while we want to be as flexible and perhaps as accommodating as we can, we want to be responsible. That is why we have to talk to our House Leaders.

I appreciate your frankness. Perhaps those briefs can be put off to another time. We will be going to Winnipeg and Thunder Bay in a very official capacity, as part of an ongoing thing. Quite frankly, I think members' minds will be more directed to the issues than if it were an ad hoc situation, just to accommodate some things that have been done in a flexible manner. That is really a part of what gives me concern, too.

And the other thing, which I will not throw in but we have mentioned it—I do not know if it is going to happen—is that we do not really know what the state of this House is going to be on June 26, 1986.

**Mr. Angus:** We would be better off if they just adjourned the Friday before.

[Traduction]

**M. Dantzer:** À ce propos, il faudrait avoir l'ordre au complet.

**M. Reid:** Je veux savoir là où nous allons aller.

**Le président:** Parlons-en aux leaders en Chambre mais aussi, Joe, à tous les autres membres de quelque parti qu'ils soient, pour connaître leur avis. Je ne vois pas comment deux membres, avec tout le respect que je leur dois, quel que soit leur intérêt à la question et leur compétence en la matière, peuvent aller au nom du Comité entendre des témoignages.

**M. Reid:** Ce n'est pas juste pour Thunder Bay, non plus.

**Le président:** Ce n'est pas juste ni pour Thunder Bay ni pour la question. Si c'était un sous-comité, je vous dirai, messieurs Reid et Angus, j'ai pensé à un moment donné, même si le mandat concerne un comité plénier, qu'un sous-comité revêtu d'une autorité «de fait» sans y être officiellement habilité pourrait aller à Thunder Bay à bord de l'*Aurora* et représenter officiellement le Comité. J'estime que cela serait une chose raisonnable, monsieur Dantzer.

**M. Dantzer:** Pourrait-on connaître les mémoires qui ne sauraient être remis à plus tard? Vous dites que nous allons écouter un certain nombre de mémoires. Les mémoires peuvent être remis à plus tard. Y en aurait-il qui ne le peuvent pas?

**M. Angus:** Monsieur le président, je crois en toute justice que tous les mémoires peuvent être remis à plus tard. Mais je me demande si cela est convenable, étant donné le fait qu'ils y ont tous travaillé. Nous avons reçu l'avis de comparution. Je suppose, c'est la frustration qui accompagne tout ce nouveau processus.

**Le président:** C'est juste.

**M. Angus:** Je pense qu'il nous faudrait être assez souples afin de faire tout en notre possible pour...

**Le président:** Nous voulons être souples. Vous avez raison, je crois que c'est le nouveau processus avec lequel nous sommes aux prises. Il est parti avec la meilleure intention, celle d'organiser officieusement certaines choses. Mais alors que nous souhaitons toute la souplesse et la bonne volonté possibles, nous ne devons pas oublier nos responsabilités. C'est pourquoi nous devons en parler aux leaders en Chambre.

Je vous remercie pour votre franchise. Il est possible que ces mémoires puissent être remis à plus tard. Nous devons aller à Winnipeg et à Thunder Bay à titre très officiel, dans le cadre d'une enquête plus vaste. Franchement, je pense que les membres se soucieront davantage des problèmes à l'ordre du jour que si on se contentait d'improviser au nom de la souplesse et de la commodité. Cela me cause tout autant de souci, en fait.

Et autre chose, que j'ai déjà mentionné et que nous n'avons pas discuté, parce que je ne sais si elle va avoir lieu. La voici: je ne sais vraiment pas où en sera la Chambre le 26 juin 1986.

**M. Angus:** Il serait bon qu'elle ajourne le vendredi précédent.



[Text]

**The Chairman:** Well—

**Mr. Angus:** Then we would be a lot more flexible.

**The Chairman:** But I also know, Mr. Angus, as you know too, that if that type of thing happened . . . Members will have things that will also present problems in—

**Mr. Reid:** They will all want to go home if the House adjourns.

**The Chairman:** That is right. That is absolutely right. So let us talk to our respective members and House Leaders, and we may be able to discuss it, in a preliminary way, on Tuesday, but certainly we will reserve Thursday, June 12, 1986. It is still at 9.30 a.m.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, with regard to Thursday, June 12, 1986—and perhaps I could ask Mr. Reid. He—

**The Chairman:** Is there anyone else you wanted on June 12, that is—

**Mr. Angus:** That is what I am getting to. Joe, when are you heading back? You said you were leaving on Thursday.

**Mr. Reid:** I am going to be at Niagara College on the morning of June 12. I will be there all morning, and then I will be—

**The Chairman:** So you are not going to be unhappy if we do not meet in a formal way on June 12?

**Mr. Reid:** I am not going to be available on June 12.

**The Chairman:** No, okay. Good.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, I will not suggest that we invite DMA or Great Lakes Waterways Development Association that day.

**The Chairman:** Agreed.

**Mr. Angus:** But I would like to suggest, as part of our overall orientation, that we do invite those two organizations to appear here—no, I am saying this formally, Mr. Chairman, because the clerk needs specific direction from us. I just cannot phone him up and say, would you invite these folks.

**The Chairman:** No. I agree, Mr. Angus. There are some other things in business that we very well could constructively decide on Thursday morning, regardless. We will talk about Mr. Reid's thoughts before that date. Okay?

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, that will be Thursday, June 12, 1986.

**The Chairman:** Yes.

**Mr. Angus:** That leaves really two weeks, and in fairness to the organizations, if we are going to invite DMA and Great Lakes Waterways Development Association, let us make the decision now. The clerk can schedule it. He knows when we are working and when we are not.

**The Chairman:** But you just said you did not want to, because—

[Translation]

**Le président:** Euh . . .

**M. Angus:** Nous pourrions devenir beaucoup plus souples.

**Le président:** Mais aussi, je sais, monsieur Angus et vous le savez aussi, que si cela devait se produire . . . les députés auront à s'occuper d'autres problèmes . . .

**M. Reid:** Si la Chambre ajourne, ils voudront tous rentrer chez eux.

**Le président:** C'est juste. C'est tout à fait juste. Parlons-en donc à nos députés et leaders respectifs et nous en reparlerons, d'abord, mardi mais certainement aussi le 12 juin 1986. C'est toujours fixé à 09h30.

**M. Angus:** Monsieur le président, concernant la journée du jeudi 12 juin 1986, peut-être je pourrais demander à M. Reid. Il . . .

**Le président:** Y en a-t-il d'autres que vous voudriez avoir pour le 12 juin, c'est-à-dire . . .

**M. Angus:** C'est à cela que je veux en venir. Joe, quand revenez-vous? Vous dites que vous quittez jeudi.

**M. Reid:** Je me trouverai au Niagara College au matin du 12 juin. J'y serai toute la matinée, et ensuite je serai . . .

**Le président:** Alors, cela ne vous dérangera pas que notre réunion du 12 juin ne soit pas formelle?

**M. Reid:** Je serai absent le 12 juin.

**Le président:** Non. D'accord. C'est bon.

**M. Angus:** Je ne vais pas suggérer qu'on invite la DMA ou *Great Lakes Waterways Development Association* pour ce jour-là.

**Le président:** D'accord.

**M. Angus:** Mais je voudrais suggérer, car cela entre dans notre orientation générale, d'inviter ces deux organismes à comparaître . . . non, je le dis formellement, monsieur le président, parce que le secrétaire a besoin de directives précises de notre part. Je ne peux pas tout simplement l'appeler au téléphone et lui demander de les inviter, comme ça.

**Le président:** Non. Je suis d'accord, monsieur Angus. Mais il est d'autres sujets que nous pourrions aborder jeudi matin, n'est-ce-pas? Nous discuterons des idées de M. Reid avant cette date, d'accord.

**M. Angus:** Monsieur le président, ce sera le jeudi 12 juin 1986.

**Le président:** Oui.

**M. Angus:** Cela nous laisse en réalité deux semaines et en toute justice pour les organismes, si nous devons inviter DMA et la *\*iGreat Lakes Waterways Development Association*, décidons-en maintenant. Le secrétaire pourra l'inscrire au calendrier. Il sait quand nous travaillons et quand nous ne travaillons pas.

**Le président:** Mais vous venez de dire que vous ne vouliez pas, parce que . . .

[Texte]

**Mr. Angus:** No, no. I did not say I did not want to.

**The Chairman:** —Mr. Reid was not going to be here. Mr. Dantzer.

**Mr. Dantzer:** I really think, with the uncertainties that are obviously apparent in the month of June—

**The Chairman:** That is right.

**Mr. Dantzer:** —to formally invite people to appear, when we do not know where we are going to be or what our programs are—I think we have already got the CN and VIA and about six other people.

I see no reason in inviting these people in June if we are going to postpone until September.

**The Chairman:** I think, Mr. Dantzer, Mr. Reid, Mr. Angus, on June 12 we can meet to substantively dot the i's and cross the t's on our workload. We can pass motions that we have to pass to do whatever the devil we are going to do for the rest of June and the rest of the year.

**Mr. Angus:** So we wait for a week to plan our last two weeks, is what you are saying?

**The Chairman:** No.

**Mr. Angus:** That is what you are saying, Mr. Chairman, quite frankly.

**The Chairman:** It is going to include the two weeks, which are going to be totally taken up with getting legislation through. Legislative committees are going to have the priority. We are not even going to get rooms; this is the reality we are running into. But anyway—

**Mr. Angus:** That is new information. You did not—

**The Chairman:** That is one element. It has been a continuing problem, but it is going to increase with the problem of legislative committees, and some switching of members here to legislative committees. But no, that will define the workload in the fall in that we will try to organize in a meaningful way, as much as we can, how this tour is going to go on in the fall.

• 1155

**Mr. Angus:** I could just add, though, that one of the reasons why we agreed to back off on the very intensive schedule that we had laid out for June on the seaway was because of pressures of time. But we said—and it was, Mr. Chairman, because of your own recommendation—we should make sure, at least, that we hear from the Seaway Authority and a couple of the main national groups so if some research needs to be done over the summer then we could charge whatever staff we may have to do that so come the fall when we are ready to do the hearings we have the backgrounders. That is all we wanted.

**The Chairman:** You laid out a very extensive suggested itinerary, which was a suggestion. Quite frankly, when I saw

[Traduction]

**M. Angus:** Non, non. Je n'ai pas dit que je ne voulais pas.

**Le président:** ... M. Reid n'allait pas venir. Monsieur Dantzer.

**M. Dantzer:** Franchement, je crois, avec les incertitudes qui ne se présentent déjà pour le mois de juin ...

**Le président:** C'est juste.

**M. Dantzer:** ... qu'inviter officiellement des gens à comparaître alors que nous ne savons pas où nous en serons et ce que notre programme sera ... Je pense que nous avons déjà invité le CN et VIA et quelque six autres personnes.

Je ne vois pas comment on pourrait inviter ces gens en juin si ce n'est que pour les renvoyer jusqu'à septembre.

**Le président:** Je crois, messieurs Dantzer, Reid et Angus, que le 12 juin nous pourrions nous réunir pour mettre au point notre charge de travail. Nous pourrions mettre aux voix les motions qu'il faudra pour entreprendre ce qu'il y aura à faire pour le reste du mois de juin et pour le reste de l'année.

**M. Angus:** Ce qui revient à attendre une semaine avant de planifier nos deux dernières semaines, est-ce bien cela que vous êtes en train de dire?

**Le président:** Non.

**M. Angus:** C'est pourtant la vérité, monsieur le président, franchement.

**Le président:** Cela comprendra les deux semaines qui seront complètement consacrées à l'examen de la législation. Les Comités législatifs auront la priorité. Nous ne pourrions même pas disposer d'une salle, c'est là la réalité des choses. En tout cas ...

**M. Angus:** Ça, c'est nouveau. Vous n'avez pas ...

**Le président:** C'est là un des éléments. Ce problème déjà présent va encore s'aggraver à cause des Comités législatifs, auxquels certains membres devront être transférés. Mais non, ça définira la charge de travail pour l'automne en ce sens que nous tâcherons de nous organiser de la meilleure façon possible et d'organiser notre itinéraire pour l'automne.

**M. Angus:** Je voudrais seulement ajouter, cependant, que l'une des raisons pour lesquelles nous avons été d'accord pour nous désister du calendrier très chargé que nous avions prévu pour juin concernant la Voie maritime était justement le facteur temps. Mais nous avons dit, et, monsieur le président, c'était sur votre propre recommandation, que nous devrions faire en sorte qu'à tout le moins, nous écoutions la Voie maritime et deux des grandes sociétés d'État de façon à ce que, si une recherche s'avérait nécessaire durant l'été, nous pourrions demander à ceux ou celles du personnel qui seraient disponibles de le faire, et que, venu l'automne, nous puissions être prêts aux auditions grâce à cette documentation. C'est ce que nous voulions.

**Le président:** Vous aviez élaboré et proposé un itinéraire très vaste. Mais ce n'était qu'une proposition. Franchement, quand



[Text]

the suggestion I realized that it was going to be completely impossible and then we did have some discussion on it.

**Mr. Angus:** Right.

**The Chairman:** Even to start it then, and there was discussion. There was never any commitment on that agenda.

**Mr. Reid:** In fairness, the first agenda, which primarily was the work of Mr. Angus, was one we had a general discussion on but that was the one we adjusted dramatically by saying that we would not start travelling before the summer recess but we would hear some of the major players in June and then do our travelling in the fall.

**Mr. Dantzer:** We are now changing that again.

**Mr. Reid:** We are now changing it again; that is right. But how the Sam Hill can anybody plan anything?

**Mr. Dantzer:** We will be flexible.

**Mr. Reid:** And this 24th and 25th has been on the books ever since we started on the basis of a conference, a basis of making contact with those major players in Thunder Bay. I for one keep wondering why the last two weeks of June for the Transport committee are going to be so much busier than they have been in the past.

**The Chairman:** I am just telling you, Mr. Reid, that, from the House Leaders of all parties yesterday when they discussed our reference, all House Leaders are very negative to committees travelling in June. I can understand that. That was what bothered me when I first saw the suggestions. It is not just the Government House Leader, but I also want you to talk to your fellow members and see how many of them are interested in travelling in June.

**Mr. Reid:** In that we are not prepared to conduct any hearings of the major players between now and September—

**The Chairman:** Because we might be better organized in our briefings. I will undertake to do something: that the staff will lay before the committee a suggested thing for members to chew up in terms of the plans for the fall, specifically with the St. Lawrence Seaway, and to break it down into studies, who should come. Perhaps some other people should come before the end of June here in Ottawa so we have something to work from. I think that would be constructive.

The reality is all House Leaders are negative. You talk to your House Leader and find out. I do not know what was said yesterday, but that is just what I was told—and I do not know the position of Mr. Ouellet at all.

**Mr. Angus:** Okay. Mr. Chairman, one final thing: could you brief us on what the latest... whatever it is, relative to subcommittee versus full committee?

**The Chairman:** How do I...?

**Mr. Angus:** You have been told?

[Translation]

je l'ai vu, je me suis rendu compte qu'il était irréalisable et nous en avons parlé, par la suite.

**M. Angus:** D'accord.

**Le président:** Même pour le commencer, il y a eu des discussions. Cet itinéraire n'a fait l'objet d'aucun engagement ferme.

**M. Reid:** En toute justice, le premier itinéraire, fait principalement par M. Angus, a fait l'objet de discussions généralisées, mais il a fait l'objet de révisions draconiennes lorsque nous avons dit que l'on ne commencerait pas à voyager avant les vacances d'été mais que nous entendrions quelques-uns des principaux interlocuteurs en juin et que nous voyagerions à l'automne.

**M. Dantzer:** Nous allons de nouveau tout changer.

**M. Reid:** Nous allons le changer, de nouveau, c'est vrai. Comment est-ce possible de planifier quoi que ce soit?

**M. Dantzer:** En adoptant une attitude de souplesse.

**M. Reid:** Et ces 24 et 25 retenus depuis le début sur l'idée d'une conférence, de contacts avec les grands interlocuteurs à Thunder Bay? Pour ma part, je me demande pourquoi les deux dernières semaines de juin seront pour le Comité des transports plus occupées que dans le passé.

**Le président:** Je vous le répète, monsieur Reid, que les leaders de tous les partis, discutant notre accord de renvoi, tous les leaders étaient contraires à l'idée que des comités se mettent à voyager en juin. Je les comprends. C'est d'ailleurs ça qui m'a gêné quand j'ai pris connaissance de vos suggestions. Ce n'est pas seulement le leader du gouvernement, mais je veux aussi que vous en parliez à vos collègues pour voir combien d'entre eux seraient intéressés à voyager en juin.

**M. Reid:** À ce propos, nous ne sommes pas disposés à écouter les témoignages des grands interlocuteurs d'ici septembre.

**Le président:** Parce que nos réunions d'information auront été mieux organisées. Je m'engage à faire ceci: que le personnel mette devant le Comité une proposition sur laquelle il réfléchira en termes de plans pour l'automne, et plus particulièrement la Voie maritime du Saint-Laurent, et dont il tirera des études, qui doit venir. Peut-être que d'autres personnes voudront venir avant la fin juin ici à Ottawa afin de nous donner matière à travailler. J'estime que c'est une manière constructive de procéder.

La vérité est que tous les leaders sont réticents. Parlez-en à votre leader et vous le constaterez. Je ne sais pas ce qui s'est dit hier, mais c'est ce que j'ai compris... et je ne connais pas la position de M. Ouellet, du tout.

**M. Angus:** D'accord. Monsieur le président, une dernière chose: pouvez-vous nous informer sur la dernière—quelle qu'elle soit—situation du Sous-comité par rapport au Comité plénier?

**Le président:** Comment...?

**M. Angus:** Vous avez été informé?

[Texte]

**The Chairman:** I certainly understand and I am seeing the Minister right after Question Period today because I impressed upon him because of these problems that I need at least 15 minutes to half an hour of his time to get some response from him on some of the matters that involve the St. Lawrence Seaway—what is the position going to be with the National Transportation Act, is it going to come to us and all that type of thing—so I perhaps can lay some of that before the table on Thursday in the in camera meeting. I understand, by osmosis at the moment, that the Minister would like, because of the problem and because of the potential complexity and scope of the matter, to have the full committee do the St. Lawrence Seaway study.

My thought is that could be done properly and fitted into the timetable of the NTA—if we are going to get the NTA as a standing committee, because the reality is if the NTA comes in—and this is what I want to try to confirm with him—in June for first reading then it is certainly not going to get out of the House. As I understand it, it would be there in the summer to percolate, so that other national associations would start to respond. Perhaps even the debate in the House would not start until the fall. A legislative committee would not be seized of it until late fall, almost early spring.

• 1200

That is what I want to explore. I will be very frank with you. That is what I want to clarify. Quite frankly, I am open to either of them. I want it clarified by him because as a standing committee, I am told, by osmosis—that is the word they use in England... about channels. There is word they use in England. What kind of researcher are you?

**An hon. member:** My English is poor.

**The Chairman:** There is a phrase they use in England about honest channels...

They have some communication but nothing is official. I understand the NTA is going to be an awesome act that is going to be very complicated. It is going to have 200 or 300 pages and is going to involve or become the real transportation work of whatever committee gets it.

**Mr. Angus:** I am sure you have already thought about this point, but clearly if we are going to get both in terms of the full committee, we cannot do them together.

**The Chairman:** I agree.

**Mr. Angus:** If we are going to get the NTA before us in the fall, we have to have a subcommittee for the seaway. There is just no other way we can deal with it.

**The Chairman:** I will be communicating that and other things. I can still see a window—the old jargon word, window—with the seaway, depending on the timetable of the NTA.

[Traduction]

**Le président:** Je comprends certainement et je rencontre le ministre tout de suite après la période de questions aujourd'hui, parce que je l'ai convaincu à cause de tout ceci que j'ai besoin de le voir de 15 à 30 minutes pour avoir son avis sur des questions concernant la Voie maritime du Saint-Laurent... la position par rapport à la Loi nationale sur les transports. Va-t-elle nous parvenir? Vous voyez ce genre de choses... de sorte que peut-être j'aurai quelque chose à mettre sur la table lors du huis clos de jeudi. Je crois savoir, par osmose plus que par autre chose, que le ministre souhaiterait, à cause de ce problème et aussi de la complexité et de l'ampleur de la question, voir le Comité plénier se pencher sur l'étude concernant la Voie maritime.

Je pense que cela pourra se faire convenablement et être intégré au calendrier de la Loi... si jamais notre Comité est appelé à se pencher sur elle, à titre de Comité permanent, parce que la réalité est que si la Loi vient—et c'est ce que je veux qu'il me confirme—en juin pour la première lecture, alors elle ne quittera certainement pas l'enceinte de la Chambre. Comme je le comprends, elle passera là-bas tout l'été à décanter afin de laisser aux autres associations nationales le temps de répondre. Même que le débat en Chambre ne commencera pas avant l'automne. Un comité législatif n'en sera pas saisi avant la fin de l'automne, je dirais même le début du printemps prochain.

C'est ce que je cherche à explorer. Pour être franc avec vous. C'est ce que je veux éclaircir. Franchement, je reste ouvert à l'un ou à l'autre. Je veux qu'il m'éclaircisse là-dessus parce que, à titre de comité permanent, à ce que j'ai compris, par osmose... c'est un terme qu'ils utilisent en Angleterre... concernant les filières administratives. Il y a un terme utilisé en Angleterre, pour cela. Quelle espèce de chercheur êtes-vous?

**Une voix:** Mon anglais est pauvre.

**Le président:** Il y a une expression anglaise concernant les filières administratives directes...

Il y a des rumeurs mais rien d'officiel. Je comprends que la Loi nationale sur les transports sera quelque chose d'imposant et très compliqué. Elle enverra de 200 à 300 pages et le comité chargé de se pencher là-dessus aura de quoi se mettre sous la dent.

**M. Angus:** Je suis sûr que vous y avez déjà pensé, mais franchement, si le comité plénier va avoir les deux, il ne pourra pas y aller en même temps.

**Le président:** Je suis d'accord.

**M. Angus:** Si nous sommes saisis de la Loi à l'automne, il faudra alors un sous-comité sur la Voie maritime. Il n'y a pas d'autre moyen.

**Le président:** Je vous tiendrai au courant concernant ceci et autres choses. Mais je peux voir un créneau—vieux terme, créneau—pour la Voie maritime, mais cela dépendra du calendrier fixé pour la loi.



[Text]

**Mr. Angus:** Yes. So much for the independence of committees.

**The Chairman:** At the moment, Mr. Angus, I think it is better to work with osmosis and usual channels on some things that are very important than to completely be on our own wallowing around the dark because we still . . . This is the great independence of committees. We will have to go back to the House for references to move. Until that matter is resolved and our budget is resolved, I am trying to get the clerk under the crazy system to in effect justify one plane ticket to go with Mr. Robichaud and Mr. Cochrane to complete the pension information session in Moncton. Because of certain rules, because the subcommittee is formally dead, even though the new committee under new rules has certain discretionary funds, we may not be able to write the ticket. If that stupidity is still going to exist, then I quite agree with you about so-called independence. These are things we have to work out under our new system.

I move we adjourn. I want to thank you very much. I thank Mr. Gibberd in the back and Mr. Christopher for the work that was done on the report tabled in the House today. We will see you on Tuesday at 9.30 a.m. in Room 308.

The meeting is adjourned.

[Translation]

**M. Angus:** Oui. Parlons-en de l'indépendance des comités.

**Le président:** Pour le moment, M. Angus, je pense qu'il vaudrait mieux compter sur l'osmose et les filières normales à propos de certaines questions qui sont très importantes, plutôt que de tâtonner à l'aveuglette parce que nous sommes encore . . . C'est là la grande indépendance des comités. Nous devons nous en rapporter à la Chambre concernant les ordres de renvoi. D'ici là et jusqu'à ce que la question du budget soit résolue, j'essaierai de faire que le secrétaire en vertu du système fou qui nous régit de justifier en réalité un billet d'avion pour aller avec MM. Robichaud et Cochrane achever la session d'information sur les pensions à Moncton. À cause de certains règlements, du fait que le sous-comité est officiellement dissous, même si le nouveau comité peut disposer de quelques fonds discrétionnaires en vertu des nouveaux règlements, il ne nous sera peut-être pas possible d'avoir le billet. Si nous continuons d'être régis par des règlements aussi stupides, eh bien alors je tomberai d'accord avec vous concernant la soi-disant indépendance des comités. Il y a des choses à mettre au point sous le nouveau système.

Je propose de lever la séance. Je voudrais vous remercier beaucoup. Je remercie M. Gibberd au fond et M. Christopher pour le travail fait concernant le rapport déposé devant la Chambre, aujourd'hui. Et à mardi 9h30 dans la salle 308.

La séance est levée.

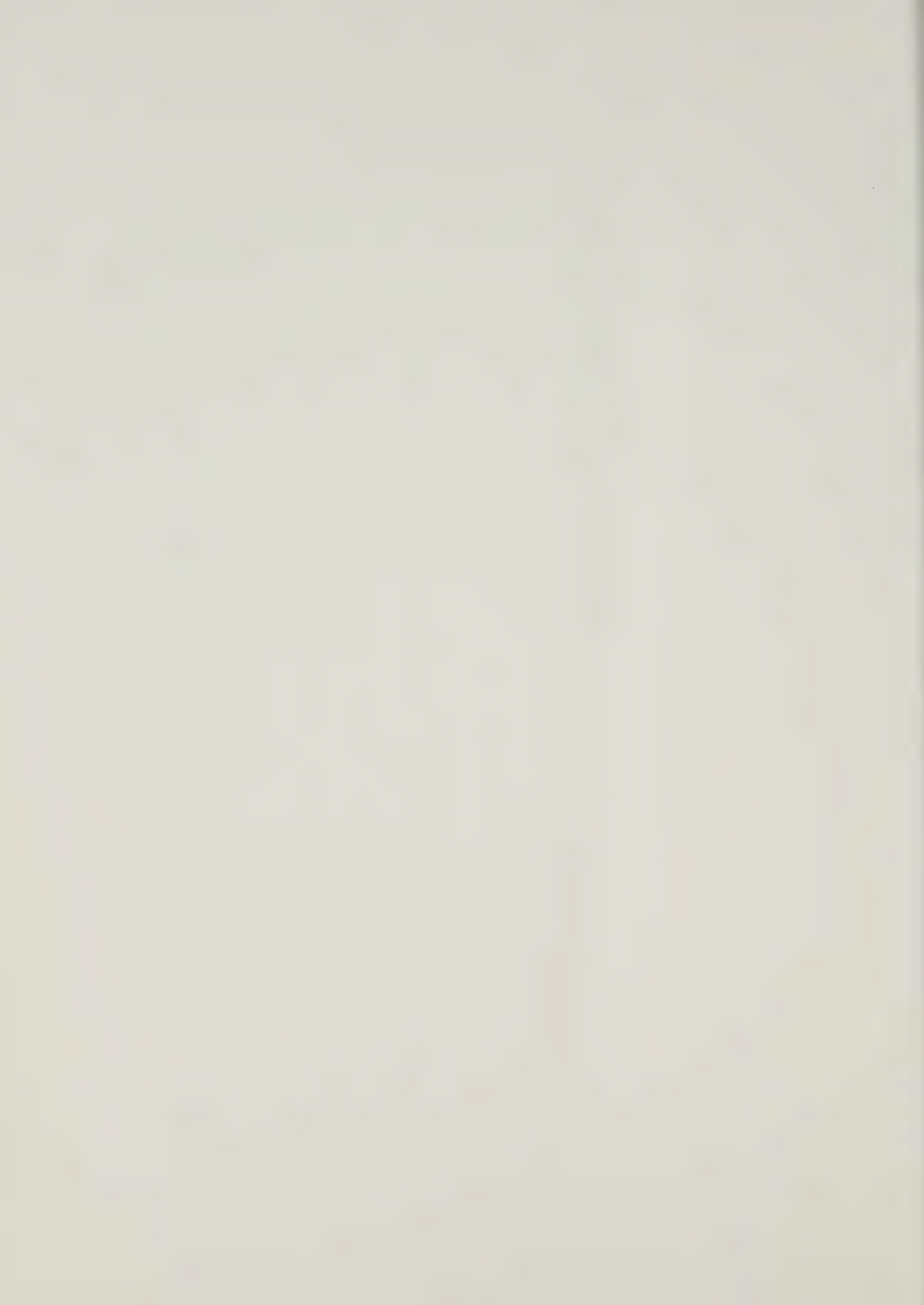


















*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

WITNESS/TÉMOIN

*From the St. Lawrence Seaway Authority:*  
William A. O'Neil, President.

*De l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent:*  
William A. O'Neil, président.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 56

Tuesday, June 10, 1986

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 56

Le mardi 10 juin 1986

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transport

## Transports

RESPECTING:

Annual Report—VIA Rail Canada Inc.—1985

Annual Report—Canadian National Railways—1985

CONCERNANT:

Rapport annuel—Société VIA Rail Canada Inc.—1985

Rapport annuel—Chemins de fer nationaux—1985

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the  
Thirty-third Parliament, 1984-85-86

Première session de la  
trente-troisième législature, 1984-1985-1986



## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Darryl L. Gray

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Patrick Nowlan

*Vice-président:* Darryl L. Gray

## MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus  
Les Benjamin  
Terry Clifford  
Denis H. Cochrane  
Vincent Dantzer

Joe Reid  
Fernand Robichaud  
Gordon Taylor  
Brian Tobin—(11)

(Quorum 6)

*Le greffier du Comité*

Eugene Morawski

*Clerk of the Committee*

**ORDERS OF REFERENCE**

Pursuant to Standing Order 67(4), permanently referred to the Committee:

Thursday, April 24, 1986

—Report of Canadian National Railways, together with the Auditor's Report for the year 1985, pursuant to section 40 of the Canadian National Railways Act, Chapter C-10, R.S.C., 1970.—Sessional Paper No. 331-1/96A.

Pursuant to Standing Order 67(4), permanently referred to the Committee:

Friday, April 25, 1986

—Report of VIA Rail Canada Inc., together with the Auditor's Report, for the year 1985, pursuant to subsection 152(1) of the Financial Administration Act, Chapter 31, Statutes of Canada, 1983-1984.—Sessional Paper No. 331-1/128A.

**ORDRES DE RENVOI**

Conformément à l'article 67(4) du Règlement, renvoyé en permanence au Comité:

Le jeudi 24 avril 1986

—Rapport des Chemins de fer nationaux du Canada, pour l'année 1985, ainsi que le rapport des vérificateurs y afférent, conformément à l'article 40 de la Loi sur les Chemins de fer nationaux du Canada, chapitre C-10, S.R.C., 1970.—Document parlementaire n° 331-1/96A.

Conformément à l'article 67(4) du Règlement, renvoyé en permanence au Comité:

Le vendredi 25 avril 1986

—Rapport de la Société VIA Rail Canada Inc., pour l'année 1985, ainsi que le rapport des vérificateurs y afférent, conformément à l'article 152(1) de la Loi sur l'administration financière, chapitre 31, Statuts du Canada, 1983-1984.—Document parlementaire n° 331-1/128A.



## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JUNE 10, 1986  
(86)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:45 o'clock a.m. this day, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Vincent Dantzer, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Joe Reid, Gordon Taylor and Brian Tobin.

*Acting Member present:* André Ouellet for Fernand Robichaud.

*Other Members present:* Bill Blaikie and Fernand Robichaud.

*In attendance: From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer, and Dave Cuthbertson, Research Staff.

*Witnesses: From VIA Rail:* L. Hanigan, Chairman; J. Roache, Vice-President, Corporate Planning; R.G. Guiney, Vice-President and President of Insurement of the Employee Transfer Committee and J. Hanna, Vice-President, Finance and Administration.

The Committee proceeded to the consideration of its Order of Reference dated Friday, April 25, 1986 relating to the Annual Report of VIA Rail Canada Inc.—1985. (*See Minutes of Proceedings, dated Tuesday, June 10, 1986, Issue No. 56.*)

The witnesses answered questions.

At 12:20 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

AFTERNOON SITTING  
(87)

The Standing Committee on Transport met at 3:37 o'clock p.m. this day, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Patrick Nowlan, Joe Reid, Gordon Taylor and Brian Tobin.

*Acting Member present:* André Ouellet for Fernand Robichaud.

*Other Members present:* Bill Blaikie, Jim Jepson and Fernand Robichaud.

*In attendance: From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer and Dave Cuthbertson, Research Staff.

*Witnesses: From Canadian National Railways:* J.M. LeClair, Chairman and Chief Executive Officer; A.E. Deegan, Group Vice-President; Y.H. Masse, Senior Vice-President for Financial Planning and Administration; David E. Todd, Vice-President, Corporate Communications; Douglas L. Fletcher, Senior Vice-President, Operations; W.H. Morin, Senior Vice-President, Marketing.

The Committee proceeded to the consideration of its Order of Reference dated Thursday, April 24, 1986 relating to the Annual Report of Canadian National Railways—1985. (*See*

## PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 10 JUIN 1986  
(86)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 9 h 45, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Vincent Dantzer, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Joe Reid, Gordon Taylor, Brian Tobin.

*Membre suppléant présent:* André Ouellet remplace Fernand Robichaud.

*Autres députés présents:* Bill Blaikie et Fernand Robichaud.

*Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche, et Dave Cuthbertson, du personnel de recherche.

*Témoins: De VIA Rail:* L. Hanigan, président; J. Roache, vice-président, Planification générale; R.G. Guiney, vice-président et président du Comité sur le transfert des employés; J. Hanna, vice-président, Finance et administration.

Le Comité procède à l'étude de son ordre de renvoi du vendredi 25 avril 1986 relatif au rapport annuel de VIA Rail Inc. pour 1985. (*Voir Procès-Verbaux du mardi 10 juin 1986, fascicule n° 56.*)

Les témoins répondent aux questions

À 12 h 30, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI  
(87)

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 15 h 37, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Patrick Nowlan, Joe Reid, Gordon Taylor et Brian Tobin.

*Membre suppléant présent:* André Ouellet remplace Fernand Robichaud.

*Autres députés présents:* Bill Blaikie, Jim Jepson et Fernand Robichaud.

*Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche; Dave Cuthbertson, du personnel de recherche.

*Témoins: Des Chemins de fer nationaux du Canada:* J.M. LeClair, président-directeur général; A. E. Deegan, vice-président du groupe; Y.H. Masse, vice-président principal de la planification financière et de l'administration; David E. Todd, vice-président, Communication générale; Douglas L. Fletcher, premier vice-président, Exploitation; W.H. Morin, premier vice-président, Marketing.

Le Comité procède à l'étude de son ordre de renvoi du jeudi 24 avril 1986 relatif au rapport annuel des Chemins de fer

*Minutes of Proceedings, dated Tuesday, June 10, 1986, Issue No. 56.)*

David E. Todd narrated a slide presentation.

J.M. LeClair made an opening statement and with the witnesses, answered questions.

At 6:00 o'clock p.m., the sitting was suspended.

At 7:30 o'clock p.m., the sitting was resumed.

The witnesses answered questions.

At 9:47 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

nationaux du Canada pour 1985. (*Voir Procès-Verbaux du mardi 10 juin 1986, fascicule no 56.*)

David E. Todd passe des diapositives et en assure le commentaire.

J.M. LeClair fait une déclaration, puis lui-même et les témoins répondent aux questions.

À 18 heures, le Comité interrompt les travaux.

À 19 h 30, le Comité reprend les travaux.

Les témoins répondent aux questions.

À 21 h 47, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Eugene Morawski

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Tuesday, June 10, 1986

• 0940

**The Chairman:** I see a quorum. I am sorry we are 10 minutes late. I know the trains are running on time, but we are in different rooms and members are going different places to find out where we are meeting. Also, June is a busy month for everybody. That is one of the reasons we are very glad to welcome Mr. Hanigan and his officials on behalf of CN.

So with no further ado, Mr. Hanigan, I would like to welcome you. I think this is the first time officially we have had a chance to welcome you. Of course VIA Rail has been before us and there is a bill sitting out there which is going to interest some of us, perhaps in the legislative committee, which is where it most likely will go. Perhaps you could introduce those with you and make your opening statement. Then we will get into questions.

**Mr. L. Hanigan (Chairman, VIA Rail):** Jean Patenaude is a legal adviser, Jim Roache is the vice-president of corporate affairs, John Hanna is the vice-president of finance and administration, and Bert Guiney is vice-president of the transfer committee. We are pleased to be with you today and answer your questions. I do not have any opening statement.

**The Chairman:** The record before us is your annual report and members have had that before them. I call upon Mr. Ouellet as the first questioner.

**M. Ouellet:** Merci, monsieur le président. Je remercie M. Hanigan d'être venu témoigner devant notre Comité.

Monsieur Hanigan, j'ai lu votre rapport annuel ainsi que votre résumé du plan d'entreprise de 1986-1990 et votre résumé des budgets d'immobilisation et d'exploitation pour 1985 et 1986. Ce plan a-t-il été fait à la lumière des recommandations du comité Horner? Comme vous le savez, le ministre des Transports, peu de temps avoir assumé ses nouvelles responsabilités, a nommé le docteur Horner pour présider un comité de travail. Avez-vous reçu le rapport Horner et vous êtes-vous inspirés du rapport Horner pour préparer ce plan d'entreprise des cinq prochaines années?

**M. Hanigan:** Le rapport Horner a été préparé à la demande du ministre des Transports et VIA Rail n'en a pas été saisi. Bien sûr, le docteur Horner est membre du conseil d'administration de VIA Rail, mais son rapport n'a pas servi à la préparation du plan quinquennal.

**M. Ouellet:** Je voudrais attirer votre attention sur certaines remarques que vous faites.

À la page 16 du résumé du plan d'entreprise, où on parle évidemment de votre budget d'exploitation, on recommande ceci:

## TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le mardi 10 juin 1986

**Le président:** Je vois que nous avons le quorum. Je regrette notre retard de 10 minutes. Je sais que les trains roulent à l'heure mais nous sommes dans une salle différente et les membres ont du mal à trouver le lieu de la réunion. De plus, juin est un mois très occupé pour tout le monde. C'est un plaisir pour nous d'accueillir M. Hanigan et ses collaborateurs qui représentent le CN.

Sans plus tarder, je vous souhaite la bienvenue, monsieur Hanigan. Je pense que c'est votre première comparution officielle devant le Comité. Bien entendu, nous avons déjà entendu Via Rail et il reste à étudier un projet de loi qui va intéresser certains d'entre nous, probablement en comité législatif. Voulez-vous présenter vos collaborateurs et ensuite faire déclaration limitaire. Après, nous commencerons les questions.

**M. L. Hanigan (président, Via Rail):** Je vous présente Jean Patenaude, directeur des services juridiques, Jim Roache, vice-président de la planification générale, John Hanna, vice-président, finances et administration, et Bert Guiney, vice-président du Comité sur le transfert des employés. C'est un plaisir pour nous de venir ici aujourd'hui et de répondre à vos questions. Je n'ai pas de déclaration liminaire.

**Le président:** Vous nous avez déposé votre rapport annuel dont des exemplaires ont été distribués auprès des membres. Je donne d'abord la parole à M. Ouellet.

**Mr. Ouellet:** Thank you, Mr. Chairman. I would like to thank Mr. Hanigan for coming to testify before our committee.

Mr. Hanigan, I read your annual report as well as the summary of your 1986-1990 corporate plan and the summary of your capital expenditure and operating budgets for 1985 and 1986. Was this plan prepared following the recommendations of the Horner committee? As you know, shortly after assuming his new responsibilities, the Minister of Transport appointed Dr. Horner to chair a working group. Did you receive the Horner report and did you take it into consideration in preparing the corporate plan for the next five years?

**Mr. Hanigan:** The Horner report was prepared at the request of the Minister of Transport, the matter was not submitted to VIA Rail. Of course, Dr. Horner is a member of the board of directors of VIA Rail but his report was not used in preparing the five-year plan.

**Mr. Ouellet:** I would like to refer you to some remarks which you make.

On page 16 of the summary of the corporate enterprise, in connection with the operating budget, the following recommendation is made:

**[Texte]**

Les principales caractéristiques du budget d'immobilisation révisé de 1985 comprennent les modifications suivantes:

L'engagement ferme d'achat de voitures long parcours sous réserve de confirmation du prix des voitures et des dispositions quant à leur financement et de l'estimation du coût des travaux d'infrastructure.

• 0945

Donc, l'une des principales caractéristiques de votre plan d'action est l'achat par VIA Rail d'équipement neuf. Depuis que vous avez assumé vos nouvelles responsabilités, est-ce que VIA a pris possession de nouvelles locomotives ou de nouvelles voitures? Sinon, quand prévoyez-vous entrer en possession de ce nouvel équipement? Enfin, avez-vous obtenu du Conseil du Trésor l'autorisation ferme d'acheter du nouveau matériel?

**M. Hanigan:** La réponse à votre première question est non. Quant à votre deuxième question, VIA a commandé 20 locomotives neuves l'an dernier. Ces locomotives seront livrées entre le mois de septembre et le mois de novembre de cette année. Il y a à peu près deux mois, VIA a commandé 10 autres locomotives. Ces 10 locomotives seront livrées à l'été 1987. Ces 30 locomotives serviront aux services transcontinentaux. Quant aux nouvelles voitures, il y a des négociations qui sont en cours avec ce que nous appelons le Transconsortium, qui est un consortium formé de Bombardier et de UTDC. Nous espérons que ces négociations aboutiront à un résultat positif d'ici quelques semaines.

Quant à votre troisième question, nous avons reçu du Conseil du Trésor une approbation de principe pour l'acquisition de locomotives et de nouvelles voitures. Le sujet retournera cependant au Conseil du Trésor lorsque nous aurons conclu une entente avec les fabricants.

**M. Ouellet:** Est-il vrai que les besoins estimés par VIA Rail sont de l'ordre de quelque 200 voitures long parcours à deux étages et de quelque 50 locomotives? Ce sont les chiffres qu'on entend le plus souvent. Ces chiffres sont-ils le reflet de la réalité ou si vous avez révisé vos besoins à la baisse?

**M. Hanigan:** Une étude faite à l'automne 1984 et au cours de l'hiver 1985 indiquait que, pour remplacer complètement tout le parc de voitures servant aux services transcontinentaux, VIA aurait besoin d'environ 200 voitures et d'une cinquantaine de locomotives. On a décidé de procéder à l'achat de 30 locomotives et de 130 voitures long parcours.

**M. Ouellet:** Vous nous dites que vous avez déjà passé une commande de 20 locomotives qui vous seront livrées prochainement et une deuxième commande de 10 locomotives. Faites-vous affaire avec la même compagnie dans les deux cas?

**M. Hanigan:** Il y a eu appel d'offres, et c'est la même compagnie qui a obtenu les deux commandes, soit General Motors de London.

**M. Ouellet:** En ce qui concerne les voitures à deux niveaux, si j'ai bien compris votre réponse, il n'y a pas encore d'entente avec les compagnies Bombardier et UTDC. Vous êtes toujours en négociation avec ces entreprises. Donc, au moment où on se parle, il n'est pas certain que vous aurez des voitures de passagers dans un proche avenir.

**[Traduction]**

The main features of the revised capital budget for 1985 include the following changes:

A firm commitment to purchase long-haul cars subject to confirmation of their price, financing provisions and cost estimates relating to infrastructure work.

Therefore, one of the main features of your action plan is the purchase of new equipment by VIA Rail. Since you have assumed your new responsibilities, has VIA Rail taken delivery of new locomotives or new cars? If not, when do you expect this new equipment to be delivered? Finally, did you receive authorization from the Treasury Board to buy new equipment?

**Mr. Hanigan:** The answer to your first question is no. As for the second question, VIA ordered 20 new locomotives last year. These locomotives will be delivered between September and November of the present year. About two months ago, VIA put in an order for another 10 locomotives, which are to be delivered in the summer of 1987. These 30 locomotives are intended for the transcontinental services. As for the new cars, negotiations are under way with what we call the Transconsortium, that is the consortium made up of Bombardier and UTDC. We are hoping for positive results from these negotiations in the next few weeks.

Concerning your third question, we have received agreement in principle from the Treasury Board for the acquisition of locomotives and new cars. However, the matter will have to be submitted once again to the Treasury Board once we have concluded an agreement with the manufacturers.

**Mr. Ouellet:** Is it true that the estimated requirements for VIA Rail are approximately 200 long haul double-decker cars and some 50 locomotives? These are the figures which are most often quoted. Do they reflect the actual situation or have you adjusted your requirements downwards?

**Mr. Hanigan:** A study done in the autumn of 1984 and the winter of 1985 indicated that in order to replace the entire fleet of cars used in the transcontinental services, VIA would need approximately 200 cars as well as about 50 locomotives. A decision was taken to proceed with the purchase of 30 locomotives and 130 long haul cars.

**Mr. Ouellet:** You say that you have put in an order for 20 locomotives, which are to be delivered shortly, as well as a second order for 10 locomotives. Is your supplier the same company in both cases?

**Mr. Hanigan:** There was a call to tender and the same company was awarded both orders, namely General Motors of London.

**Mr. Ouellet:** With respect to the two level cars, if I have understood your answer correctly, you have not yet reached an agreement with Bombardier and UTDC. You are still in the process of negotiations. Therefore, at the the present time, there is no certainty that you will have passenger cars in the near future.



[Text]

• 0950

**M. Hanigan:** Nous n'avons pas de certitude, mais nous avons beaucoup d'espoir.

**M. Ouellet:** À quoi vous achoppez-vous dans vos négociations?

**M. Hanigan:** Ce sont des négociations qui ont été entreprises avec le consortium. Il y a encore un certain nombre de sujets sur lesquels il y a un écart entre les deux parties, mais nous avons bon espoir de conclure ces négociations d'ici quelques semaines.

**M. Ouellet:** Au moment où il a été question de l'achat de ces nouvelles voitures, on disait qu'il s'agirait de voitures qui serviraient au service transcontinental. Prévoyez-vous l'achat d'équipement, dans un proche avenir, pour ce que l'on appelle communément le corridor Windsor-Québec, où il y a une utilisation plus dense des services VIA Rail que n'importe où ailleurs au Canada?

**M. Hanigan:** On ne prévoit pas faire l'acquisition de matériel roulant au cours des prochaines années pour ce corridor. Cependant, nous sommes en train de faire une étude sur les besoins d'équipement pour les années futures, et il est fort possible que nous recommandions l'achat de matériel roulant de type *light-rail diesel vehicle* pour remplacer les automotrices que nous avons actuellement.

**M. Ouellet:** Il a été question, à un moment donné, de l'utilisation d'un train rapide. Une expérience s'est faite dans la région de Jonquière-Chicoutimi. Pouvez-vous nous parler de cette expérience? Est-ce qu'elle a été concluante? Qu'en est-il de cette voiture automotrice qui aurait été utilisée dans la région du Lac Saint-Jean?

**M. Hanigan:** Nous croyons que nous devons faire l'acquisition de ce genre de voiture d'ici quelques années. Les épreuves qui ont été faites dans la région du Lac Saint-Jean ont donné d'excellents résultats. Puisque ces expériences ont été faites au mois de mars, nous sommes d'avis que les résultats ne sont pas encore concluants et qu'il faudrait faire d'autres expériences. Nous voudrions faire des expériences avec un véhicule de cette nature pendant un hiver complet, dans des conditions rigoureuses. Nous aimerions également tenter l'expérience durant la période estivale, question de vérifier la capacité et la fiabilité du système de climatisation.

**M. Ouellet:** À cet égard, vous savez que les travailleurs de l'est de Montréal, qui, depuis longtemps, construisent des locomotives et travaillent dans des usines où on produit beaucoup de matériel roulant, s'inquiètent. Récemment, VIA Rail achète plutôt dans d'autres parties du pays sinon de l'étranger. La voiture utilisée au Lac Saint-Jean provenait de Grande-Bretagne. Avez-vous une politique favorisant l'achat chez nous, au Canada, ou même, si possible, dans l'est de Montréal? Le gouvernement est-il prêt à vous consentir des montants supplémentaires pour vous permettre d'acheter chez nous?

**M. Hanigan:** Dans toute la mesure du possible, on favorise l'achat d'équipement de fabrication canadienne. Quant à ce véhicule, que nous avons toujours à titre expérimental et qui

[Translation]

**Mr. Hanigan:** We cannot be sure but we have reason to be optimistic.

**Mr. Ouellet:** What is the stumbling block in the negotiations?

**Mr. Hanigan:** These are negotiations which were undertaken with the consortium. There are still a number of issues on which these parties are divided, but we have good reason to hope that the negotiations will be concluded within the next few weeks.

**Mr. Ouellet:** When the purchase of these new cars was first brought up, it was expected they would be used for the transcontinental service. Do you expect to be buying equipment in the near future for what is commonly referred to as the Windsor-Quebec corridor where there is the most concentrated use of VIA Rail services in Canada?

**Mr. Hanigan:** We do not expect to be acquiring any rolling stock for this corridor over the next several years. However, we are conducting a study on future equipment requirements and we may well recommend the purchase of light rail diesel vehicles to replace our present rail cars.

**Mr. Ouellet:** At one time there was some talk about the use of a rapid train. There was an experiment in the Jonquière-Chicoutimi area. Could you tell us something about this experiment? Were the results conclusive? What about the rail car used in the *Lac Saint-Jean* area?

**Mr. Hanigan:** We believe that we shall have to acquire such cars in the next few years. The test conducted in the Lac Saint-Jean area gave excellent results. Since they were done in March, we believe that the results are not yet conclusive and that other tests should take place. We would like to test a vehicle of this type throughout the winter in severe conditions. We would also like to try it out during the summer in order to check the capacity and reliability of the air conditioning system.

**Mr. Ouellet:** You know, workers in the east end of Montreal who have been involved in the manufacture end of locomotives and the production of rolling stock for a long time are starting to get worried. The recent trend is for VIA Rail to make purchases in other parts of the country or outside Canada. The car used in the Lac Saint-Jean area came from Great Britain. Do you have a policy in favour of buying in Canada or even, if possible, in the east end of Montreal? Is the government willing to give you extra funding so that you can buy Canadian equipment?

**Mr. Hanigan:** We do encourage the purchase of Canadian equipment insofar as possible. Concerning this particular vehicle, which we still have for experimental purposes and

## [Texte]

est fabriqué par *British Leyland*, si VIA décidait de faire l'acquisition de voitures de ce type, nous osons espérer qu'il y aurait moyen de négocier un contenu canadien élevé. Nous espérons également que des fabricants canadiens pourraient entrer en négociation avec *British Leyland*, de façon à ce que ces voitures soient fabriquées, dans toute la mesure du possible, au Canada.

• 0955

**The Chairman:** *Merci, M. Ouellet.* I have Mr. Benjamin, Mr. Clifford, Mr. Cochrane, Mr. Blaikie, and Mr. Angus at the moment. Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Thank you, Mr. Chairman. Gentlemen, I just took a trip to Montreal last night and came back on the train this morning. It was very good and on time both ways.

**A witness:** That is normal.

**Mr. Benjamin:** I would hope that we can keep on speeding up the schedule. We should be able to do that in about an hour and a half with that LRC. Will your schedule have to wait until the whole high-speed plan is in place, or can schedules be speeded up gradually each year?

**Mr. Hanigan:** I will ask Mr. Guiney to reply to this one. It is a technical question, so the expert on railroading will answer that one.

**Mr. R.G. Guiney (Vice-President, VIA Rail, President of Insurement of the Employee Transfer Committee):** I think we are probably at the limits of the infrastructure in terms of speed versus the equipment for the present time. Until we make strides in upgrading the infrastructure or the track and signals, we are probably limited to the present 95 miles per hour.

**Mr. Benjamin:** That gives you an average speed of about 50 to 55.

**Mr. Guiney:** I believe Montreal is about 78 miles per hour.

**Mr. Benjamin:** Quebec-Montreal averages about 170 kilometres.

**Mr. Guiney:** They average about 155 kilometres an hour, yes.

**Mr. Benjamin:** Yes, but your average speed on schedule—

**Mr. Guiney:** Is about 70 on the Montreal express.

**Mr. Benjamin:** Anyway, I spent time on the train browsing through the report of 1984 on high-speed passenger rail. I wish the report outlined somewhere what exactly each of the options are, because you keep talking about four or five different options. It took some reading to finally find out. But exactly which option are you working at implementing on the the Quebec-Windsor corridor?

## [Traduction]

which is manufactured by *British Leyland*, if VIA decided to acquire cars of this type, we hope that it would be possible to negotiate a high level of Canadian content. We also hope that Canadian manufacturers could come to an agreement with *British Leyland* so that, as far as possible, the cars could be manufactured in Canada.

**Le président:** *Thank you, Mr. Ouellet.* J'ai sur ma liste les noms de MM. Benjamin, Clifford, Cochrane, Blakie et Angus pour l'instant. Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Merci, monsieur le président. Messieurs, pas plus tard qu'hier soir je me suis rendu à Montréal et je suis revenu en train ce matin. Le voyage a été excellent et dans les deux cas le train était à l'heure.

**Un témoin:** C'est normal.

**M. Benjamin:** Mais j'espère que nous pourrions arriver à réduire la durée du trajet. Nous devons pouvoir le faire en une heure et demie avec le LRC. Est-ce que vos horaires vont devoir attendre la mise en place du plan de desserte à grande vitesse ou pouvez-vous espérer réduire la durée du trajet un petit peu chaque année?

**M. Hanigan:** Je vais demander à M. Guiney de répondre à cette question qui est technique et c'est donc l'expert ferroviaire qui va y répondre.

**M. R.G. Guiney (vice-président, Via Rail, président du comité sur le transfert des employés):** Je pense que nous sommes actuellement à la limite de l'infrastructure du point de vue de la vitesse atteinte par rapport au genre de matériel. À moins que nous puissions faire de gros progrès du point de vue de la modernisation de l'infrastructure, des voies et des signaux, nous allons probablement rester limités à 95 milles à l'heure comme c'est le cas actuellement.

**M. Benjamin:** Cela vous donne une vitesse moyenne d'environ 50 à 55 milles à l'heure.

**M. Guiney:** Je pense que sur la ligne de Montréal elle est d'environ 78 milles à l'heure.

**M. Benjamin:** La ligne Québec-Montréal fait une moyenne de 170 kilomètres environ.

**M. Guiney:** La moyenne atteinte est de l'ordre de 155 kilomètres à l'heure, c'est cela.

**M. Benjamin:** Oui, mais la vitesse moyenne d'après les horaires...

**M. Guiney:** Elle est de l'ordre de 70 pour le Montreal Express.

**M. Benjamin:** Quoi qu'il en soit, pendant que j'étais dans le train, j'ai parcouru le rapport de 1984 sur le service voyageur à grande vitesse. J'aurais aimé que le rapport signale quelque part quelles sont au juste les options possibles parce que vous y parlez sans cesse de quatre ou cinq options différentes. J'ai dû me concentrer pour finir par comprendre. Quelle est au juste l'option à laquelle vous travaillez pour le moment pour le couloir Québec-Windsor?



[Text]

**Mr. Hanigan:** Well if you are referring to the high-speed study which was completed in 1984, I believe no further action has been taken on the high-speed type of equipment since then.

**Mr. Benjamin:** You talk about that high-speed corridor in your annual report. I saw it some place, although I cannot lay my hands on it at the moment. I thought that meant you were either implementing one of the options in the report or a variation of one of the options. I am sorry I cannot lay my finger on it at the moment.

**Mr. Hanigan:** There is a reference on page 15 of the annual report. The heading says "Better Tracks, Higher Speeds, Greater Reliability". It is improvement to the track Montreal to Toronto, which links Ottawa to Brockville. There were considerable improvements in the infrastructure that allows us to make the trip in just under four hours compared to five and one-half before, I think.

**Mr. Benjamin:** Has work started, or is there a plan for it to be started, on improving the infrastructure?

**Mr. Hanigan:** No, there was a study but this study would call for substantial investments, and we would need further study. This is a feasibility study, but certainly more studies would have to be made before we decided to proceed.

**Mr. Benjamin:** You would have to go into engineering studies, and you are not going to do that yet.

**Mr. Hanigan:** You are right.

**Mr. Benjamin:** Are you going to start getting into that? You have already spent a bundle, have you not, with CPR upgrading some of the line on the Smiths Falls subdivision? Was not high speed taken into account with that upgrading in terms of curve-straightening and ballast and so forth?

• 1000

**Mr. Hanigan:** It was not meant to become a high-speed train as such, but it was meant to reduce the travelling time between Ottawa and Toronto and that was achieved. Certainly to achieve high speed as is known in the world, there would have to be further improvements.

**Mr. Benjamin:** When you are going to fix the damn track anyway, I do not see why you do not do some, if not all of that, all at once instead of having to go back a few years later and do it over again. It seems that you are throwing more money after good money.

**Mr. Hanigan:** I think the money spent on that stretch was well spent, because it enabled us to improve the travelling time between Ottawa and Toronto. But certainly when we are talking of high speed, then you are talking of private or fully-dedicated lines, double tracks; you are talking there of electrified also. You are talking of a very large investment, which we are not—

**Mr. Benjamin:** But surely to goodness a lot of this is just double-talk. The railroads are upgrading track anyway because of longer, heavier, faster freight trains, straightening

[Translation]

**M. Hanigan:** Si vous voulez parler de l'étude sur la liaison à grande vitesse qui s'est terminée en 1984, je pense que rien de plus n'a été fait du point de vue du matériel depuis lors.

**M. Benjamin:** Vous parlez dans votre rapport annuel du couloir à grande vitesse. Je l'ai vu à un moment donné, mais je ne parviens plus à remettre le doigt dessus. Je pensais que cela voulait dire que vous alliez appliquer l'une des options du rapport ou une de ses variantes. Excusez-moi, mais je ne retrouve pas le passage.

**M. Hannigan:** Nous en parlons à la page 15 du rapport annuel à la rubrique «Meilleures voies, plus grande vitesse, meilleure fiabilité». Il s'agit d'une modernisation de la voie Montréal-Toronto qui relie Ottawa à Brockville. L'infrastructure a déjà été considérablement améliorée, ce qui nous permet de faire le trajet en un peu moins de quatre heures contre cinq heures et demie auparavant je crois.

**M. Benjamin:** Les travaux ont-ils commencé, avez-vous prévu un échéancier, pour la modernisation de l'infrastructure?

**M. Hanigan:** Non, une étude a été faite mais comme cela exigerait des investissements considérables, il nous faut un complément d'étude. Il s'agit d'une étude de faisabilité, mais avant de décider de donner le feu vert, il nous faut d'autres études complémentaires.

**M. Benjamin:** Il faudrait que vous fassiez des études d'ingénierie, et vous n'allez pas le faire pour l'instant.

**M. Hanigan:** C'est cela.

**M. Benjamin:** Allez-vous commencer bientôt? Vous avez déjà dépensé un fameux paquet, n'est-ce pas, avec la modernisation par le CP des voies du tronçon de Smith Falls? Vous n'avez pas pensé à la question de la vitesse lorsque vous avez fait cette modernisation, par exemple en augmentant le rayon de courbure, en renforçant les ballasts etc.

**M. Hanigan:** Nous ne voulions pas en faire vraiment un tronçon à grande vitesse, mais plutôt raccourcir la durée du trajet entre Ottawa et Toronto, ce qui fut fait. Pour arriver à ces grandes vitesses, comme on le fait ailleurs dans le monde, il faudrait apporter encore bien d'autres améliorations.

**M. Benjamin:** Mais lorsque vous réparez la fichue voie, je ne vois pas pourquoi vous ne pourriez pas en profiter pour le faire, du moins en partie, au lieu de devoir recommencer quelques années plus tard. Il me semble que vous travaillez un peu à fonds perdus.

**M. Hanigan:** Je pense que l'argent que nous avons dépensé sur ce tronçon l'a été à bon escient parce que cela nous a permis de raccourcir la durée du trajet entre Ottawa et Toronto. Mais pour revenir à la question des trains à grande vitesse, nous parlons ici de voies privées ou exclusives, de voies doubles, de voies électrifiées également. Il s'agit d'un investissement considérable que nous ne sommes pas en mesure...

**M. Benjamin:** Mais, bon sang! tout cela doit être lu entre les lignes. Les compagnies de chemins de fer doivent de toute façon améliorer leurs voies parce que les convois de marchan-

[Texte]

curves, and what not, so when you rebuilt the line on the Smiths Falls sub, was there not any curve-straightening carried on to take into account the requirements of both freight and passenger traffic? They go hand in hand. Some of the improvements that you would have to have for high speed are also the kinds of things that are needed for longer, heavier and faster freight trains.

**Mr. Guiney:** The subgrade between federal and Smiths Falls was put in so that we could in fact achieve higher speed than is currently the capability. The one issue that has yet to be dealt with was the curve straightening in the area of Barr Haven; that would be dealt with at an appropriate time.

However, the issue really remains that in terms of achieving high speed, TGV speed, similar to what they do in France, in fact if we did build a track structure to that capability now, given the heavier trains that we run over it, we would be unable to maintain it for the future and therefore we would probably spend most of the money again.

**Mr. Benjamin:** You are not going to be moving into a train like the French have on a dedicated line for quite a few years yet. I am not talking about that kind of class of high-speed track. You have LRCs that are capable of 120 miles an hour, and that would be high speed for Canada, for North America. What is the use of buying that kind of fast train equipment if you are never going to be able to use it to its full potential? It seems to me there is some lost or under-used investment.

Do VIA Rail and CP and CN not consult about the kinds of things that should go into it, which would be of mutual benefit to both freight and passenger traffic? Is there not some planning done and consultation and agreements reached to accomplish that?

**Mr. Hanigan:** The Ottawa to Toronto line is not passenger-dedicated; it has to share traffic with freight.

**Mr. Benjamin:** Nothing new about that.

**Mr. Hanigan:** That certainly restricts your flexibility and your potential speed. It appears to me that the investment that was made to enable travel Ottawa to Toronto in less than four hours was a good investment.

**Mr. Benjamin:** Well, I do not buy all this about the mix of freight and passenger trains, because good Lord, with steam engines they would hit speeds of up to 100 miles an hour in conflict with 30-mile-an-hour freight trains and they ran two or three times the volumes of trains. They were shorter, but there was two or three times the volume, and there used to be as many as 12 passenger trains a day on the main line of Canadian Pacific mixed in with 30 or 40 freight trains.

[Traduction]

disent sont plus longs, plus lourds et plus rapides, il faut qu'elles augmentent le rayon des courbes, et que sais-je encore, de sorte que lorsque vous reconstruisez le tronçon à Smith Falls, n'avez-vous pas pensé à augmenter les rayons de courbure pour tenir compte précisément à la fois des convois marchandises et des convois passagers? Les deux vont de pair. Certaines des améliorations que vous devriez apporter à vos voies pour pouvoir y faire circuler des trains à grande vitesse, vous devez également les faire pour des convois marchandises, plus longs, plus lourds et plus rapides.

**M. Guiney:** La sous-couche du ballast qui a été aménagée entre Federal et Smith Falls a été précisément conçue pour nous permettre des vitesses plus élevées que nous ne le pouvons actuellement. Il reste un problème à résoudre, et c'est l'augmentation du rayon de courbure du tronçon de Barr Haven, et cela sera effectué en temps utile.

Il n'en reste pas moins que pour arriver à faire circuler des trains à grande vitesse, du genre TGV des Français, si nous construisions maintenant une voie dans ce but, compte tenu des convois plus lourds qui l'empruntent, nous serions dans l'impossibilité de conserver son intégrité de sorte que nous devrions probablement répéter le dépense plus tard.

**M. Benjamin:** Il faudra quelques années encore pour avoir un train comme celui des Français qui circule sur une voie exclusive. Je ne parle pas ici du même genre de voie super rapide. Vous avez des LRC qui peuvent atteindre les 120 milles à l'heure, ce qui serait très rapide pour le Canada, pour l'Amérique du Nord. À quoi bon ce genre de matériel si vous ne pouvez pas l'utiliser à son plein rendement? Il me semble que vous avez en l'occurrence un investissement sous-utilisé.

Est-ce que VIA Rail, le CP et le CN consultent au moins à propos de ce genre de chose, car après tout il s'agit d'un élément qui serait utile à la fois pour le trafic marchandises et pour le trafic voyageurs? N'y a-t-il pas planification, consultation ou entente dans ce but?

**M. Hanigan:** La ligne Ottawa-Toronto n'est pas exclusivement réservée au trafic voyageurs car les convois marchandises l'empruntent également.

**M. Benjamin:** Cela n'est pas nouveau.

**M. Hanigan:** Cela limite donc notre souplesse d'exploitation et la vitesse possible. Il me semble que l'investissement qui a été effectué pour arriver à une desserte en moins de quatre heures n'est pas perdu.

**M. Benjamin:** Vous savez, cet argument à propos de l'utilisation par les convois voyageurs et les convois marchandises ne me convainc pas étant donné que, bon sang! même les locomotives à vapeur tiraient des trains à 100 milles à l'heure alors qu'il y avait des convois marchandises circulant à 30 milles à l'heure et qui transportaient deux ou trois fois plus que maintenant. Les convois étaient plus courts, mais représentaient un volume deux ou trois fois supérieur, et il y avait jusqu'à 12 convois voyageurs par jour sur la voie principale du Canadien Pacifique, sans compter 30 ou 40 trains de marchandises.



[Text]

[Translation]

• 1005

**Mr. Hanigan:** There are a lot more freight trains today than there were in those days.

**Mr. Benjamin:** No, there are not. The number of trains is down from what they used to have. You have 100-car trains now, instead of two or three 40-car trains.

**Mr. Guiney:** I think the size overcomes the number of trains. In other words, the sheer length of freight trains these days has an impact of the utilization of the track and therefore the capacity of the track.

**Mr. Benjamin:** I also want to address the controlling and acquiring of railway stations. I will mention a specific item; if you do not have it at your fingertips, you might be able to get the information for me. I have a letter of complaint from people in Unity, Saskatchewan about trying to retain that railway station there. It is a heritage site as well as being on your main line between Saskatoon and Edmonton. Has that station been removed? And if so, who owned it, VIA or CN?

**Mr. Hanigan:** We did not own any stations until recently, so it was a CN station.

**Mr. Benjamin:** Did CN ask you if you wanted it first, before they removed it? We are losing a lot of beautiful buildings, which obviously need some refurbishing. Should VIA rail not have right of first refusal on every railway station which CN and CP still own?

**Mr. Hanigan:** I do not have the list of stations which were transferred from CN or CP to VIA and I do not know about this one, but I can check.

**Mr. Benjamin:** It is a shame that it is lost because it is part of the history of the whole area. The community wanted to keep it and they were willing to help out in refurbishing it. Even the Elks Club was interested in helping along with it.

I would hope VIA Rail would have a policy regarding this. Rather than tear out a historic old station and putting in a glass box for people to freeze to death in during the winter, the local municipalities and community organizations would be quite happy to work with VIA Rail to refurbish these buildings, so they could be put to other uses besides handling passengers and baggage. Is this not now or will it become part of VIA Rail's policy?

**Mr. Hanigan:** It is our policy to keep buildings which have a historical value and we are also working with the local communities in restoring these stations as much as possible. We will have to look into the one in Unity, however.

**Mr. Benjamin:** Does VIA Rail have right of first refusal?

**Mr. Hanigan:** We will under the proposed legislation.

**The Chairman:** That was very good. Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Clifford.

**M. Hanigan:** Mais actuellement, il y a beaucoup plus de convois de marchandises qu'à l'époque.

**M. Benjamin:** Pas du tout. Le nombre de convois a diminué au contraire. Actuellement, il y a des convois de 100 wagons au lieu de deux ou trois convois de 40 wagons seulement.

**M. Guiney:** Je pense que c'est le volume qui compte et non pas le nombre de convois. En d'autres termes, la longueur même des convois de marchandises utilisés actuellement a des répercussions sur l'utilisation de la voie et par conséquent sur sa capacité.

**M. Benjamin:** J'aimerais également vous parler de la prise de contrôle et de l'acquisition des gares et je vous donnerai un exemple précis. Si vous n'avez pas la réponse en tête, vous pourriez me la faire tenir plus tard. J'ai ici une plainte que m'ont adressée les gens de Unity en Saskatchewan qui essaient de conserver leur gare. Il s'agit d'un site historique mais également d'une gare située sur votre voie principale Saskatoon-Edmonton. Cette gare a-t-elle été supprimée? Si oui, qui en était propriétaire, Via ou le CN?

**M. Hanigan:** Il devait s'agir du CN puisque jusqu'à très récemment nous n'avions aucune gare à nous.

**M. Benjamin:** Le CN vous a-t-il demandé si vous en vouliez avant de la supprimer? Nous perdons en effet énormément de splendides bâtiments qui, bien sûr, ont besoin de quelques rénovations. Est-ce que VIA RAIL ne devrait pas avoir un droit de préemption sur toutes les gares appartenant encore au CN ou au CP?

**M. Hanigan:** Je n'ai pas la liste des gares qui nous ont été cédées par le CN ou le CP, et je ne connais pas celle dont vous parlez, mais je peux vérifier.

**M. Benjamin:** Il est scandaleux que cette gare soit perdue parce qu'elle fait partie de l'histoire de toute cette région. Les gens de l'endroit veulent la garder, ils sont même prêts à aider à la rénover. Même les membres du *Elks Club* étaient prêts à donner un coup de main.

J'aurais espéré que VIA RAIL eut une politique à ce sujet. Au lieu de démolir nos vieilles gares historiques pour les remplacer par des cages en verre où les gens gèlent pendant l'hiver, les municipalités et les organisations communautaires seraient tout à fait heureuses de travailler en collaboration avec VIA RAIL pour rénover ces bâtiments afin qu'ils puissent servir à d'autres fins que le passage des voyageurs et des bagages. Est-ce que VIA RAIL a une politique à ce sujet ou va-t-il en avoir une?

**M. Hanigan:** Nous avons pour politique de conserver les bâtiments qui ont une valeur historique et nous travaillons également avec les collectivités pour rénover ces gares lorsque la chose est possible. Dans le cas d'Unity, nous allons devoir vérifier.

**M. Benjamin:** Est-ce que Via Rail a droit de préemption?

**M. Hanigan:** Nous allons l'avoir avec la nouvelle loi.

**Le président:** Voilà qui est parfait. Merci, monsieur Benjamin. Monsieur Clifford.

## [Texte]

**Mr. Clifford:** Thank you, Mr. Chairman. I am also very interested in VIA Rail, and like Mr. Benjamin, I have spent quite a bit of time on the rail getting to know your service firsthand.

Since London is the focal point on the Windsor-Toronto corridor, I am not convinced VIA is acting to provide good service. I do not give criticism without giving some examples and letting you have the opportunity to tell me what you are doing about this. I have read your annual report and I see customer service is still the priority as well as VIA training to improve employees. These are the two areas I want to talk about in my example.

As I say, on more than one occasion I have personally been unable to get on a train in London, and I have since found in an investigation that it is because of a number of pre-booked U.S. passengers getting on at Windsor. I want to know if you can foresee this. We are in the computer age, so can you not have extra cars available? When I further delved into it, I found in the *Detroit Free Press* of May 11—and I think this is one of my problems—an advertisement for Americans to go to Toronto, on the same train I wanted to get on, for \$67 U.S. This is a tough act to follow when it is \$72 Canadian return from Windsor to Toronto. Thrown in with this are overnight lodging and all taxes. It brings me to the question of whether or not Canadians are subsidizing U.S. tourists at the expense of service to people in my community, who cannot get on the trains.

• 1010

**Mr. Hanigan:** No. We are of course interested in maximizing the revenues and getting as many passengers as possible on our trains. We certainly like to get the business from the Americans who wish to come and spend some time in Canada. I think it is in our interests to attract as many tourists as possible. We monitor the availability of space very closely and, on the average, about 30% of our seats from Windsor are sold to U.S. customers. Therefore, 70% of seats are available, on average, for the people living in Canada and using those trains.

**Mr. Clifford:** I realize that it is on average, but I want to assure you, Mr. Chairman, that I personally could not get on the train on three occasions, so I do not know how average these averages are. I can assure you that there are many people in the focal point in London who are kind of upset about this, particularly when they are not told by the VIA employees in London what the hell is going on and why they cannot get on these trains. I think far more investigation on your part is due on this, because averages are just not going to work here.

## [Traduction]

**M. Clifford:** Merci, monsieur le président. Le cas de VIA RAIL m'intéresse également beaucoup et, à l'instar de M. Benjamin, j'ai moi-même passé pas mal de temps dans les trains de sorte que je connais bien vos services.

Puisque London est la plaque tournante du couloir Windsor-Toronto, je ne suis pas convaincu que VIA fasse tout ce qu'il faudrait faire pour assurer un bon service. Je ne veux pas vous critiquer sans vous donner des exemples et sans vous donner le loisir de me dire ce que vous faites. J'ai lu votre rapport annuel et je constate que le service clients reste la priorité et que VIA essaie également d'améliorer la performance de ses employés. Ce sont deux des choses dont je voudrais vous parler dans mon exemple.

Comme je le disais, à plusieurs reprises j'ai moi-même été dans l'impossibilité de monter dans un train à London et, depuis lors, j'ai fait mes petites recherches et je me suis rendu compte que cela était dû au nombre de voyageurs américains qui embarquent à Windsor avec des réservations faites d'avance. Je voudrais savoir si vous pouvez prévoir ce genre de chose. Nous en sommes à l'époque des ordinateurs et ne pouvez-vous donc pas prévoir des wagons supplémentaires? Lorsque j'ai creusé un peu la question, je me suis rendu compte, dans le *Detroit Free Press* du 11 mai—je pense que c'est là l'une des raisons du problème—qu'on y faisait de la publicité pour inciter les Américains à aller à Toronto et à emprunter le même train que celui que, moi, je veux prendre, le billet coûtant 67\$ américains. C'est un peu dur à avaler lorsque le billet aller-retour Windsor-Toronto coûte 72\$ canadiens. Et la tarif cité comprend d'ailleurs l'hôtel et toutes les taxes. Je vous demande donc si les Canadiens ne subventionnent pas en fait le tourisme américain au détriment des gens de mon coin qui ne parviennent pas à prendre le train faute de place.

**M. Hanigan:** Pas du tout. Bien sûr, nous voulons augmenter autant que possible nos recettes et remplir nos trains au maximum. Nous apprécions beaucoup évidemment les touristes américains qui veulent venir au Canada. Je pense que nous avons intérêt à en attirer chez nous autant que possible. Nous surveillons de très près les coefficients de remplissage et en moyenne 30 p. 100 environ des places en partance de Windsor sont vendues à des clients américains. Par conséquent, il reste en moyenne encore 70 p. 100 des places à la disposition des gens qui habitent au Canada et qui prennent le train.

**M. Clifford:** Je sais bien qu'il s'agit de moyennes, mais je vous assure, monsieur le président, que moi-même je n'ai pas pu monter à bord de ce train à trois reprises, de sorte que je ne sais pas à quel point ces moyennes représentent vraiment des moyennes. Je peux vous assurer qu'il y a énormément de gens qui habitent à London, cette plaque tournante, et qui sont assez furieux à ce sujet, d'autant plus que les employés de VIA à London ne leur disent absolument pas ce qui se passe et pourquoi ils ne peuvent pas monter à bord. Je pense qu'un complément d'enquête de votre part s'impose parce que les moyennes en l'occurrence ne règlement pas la question.



## [Text]

I guess you are saying—and I agree—that we need lots of American tourists, but I do not want them having advantages that Canadians do not have, not on our own rail line.

Supplementary to this, with regard to service—and I have written a letter to the chairman about this—I have, as have many of my colleagues and other Canadians, suffered breakdowns on trains and I have—

**Some hon. members:** Oh, oh!

**The Chairman:** Mr. Clifford, I think you should rephrase that.

**An hon. member:** We do not doubt it.

**The Chairman:** You have been on a train that has had a breakdown.

**Mr. Clifford:** Yes. Well, it is close.

**Mr. Angus:** It depends on how long the breakdown was.

**Mr. Clifford:** That is right. I have had the occasion, Mr. Chairman, to congratulate VIA employees on what they have been able to do in some pretty tough circumstances. However, I again wonder, in investigation with your employees and with situations I have personally been involved with, do your employees . . . ? You stress that VIA training makes employees better. I have found that some do not know the operational manual of trains, which I agree is a very, very thick compendium, with many different conditions as to when food services should be allowed to people stranded on a train, what telephone services are available to let people know they are late, etc. I found that some conductors knew what to do; some did not know what to do. Some told me that they knew there was a manual, but they did not get one. I wonder what you are doing about training your train crews. I realize that a lot of these employees are new to you; they came from freight trains, etc., to run passenger service. However, what are you doing in your training programs?

**Mr. Hanigan:** I would like to point to the member that the train crews are not our employees. The employees on board the train are what we call the OBS people, the people looking after the customers on the train; but if we are talking about the locomotive engineers, their assistants, the conductors and the trainmen, these people are employees of either CN or CP. We are in the process of transferring these employees to us, so we could have complete operation of the train.

• 1015

So although the conductor may have a VIA uniform, he is not a VIA employee as such. He works for either CN or CP. These employees will be transferred certainly by January 1, 1987. It is true that because of the bumping procedures some

## [Translation]

Vous nous dites en fait—et je suis d'accord avec vous—qu'il nous faut beaucoup de touristes américains, mais je ne veux pas que ces touristes puissent profiter de certains avantages que nous ne donnons pas aux Canadiens, encore moins dans nos propres trains.

Dans le même ordre d'idées, pour ce qui est des services—et j'ai d'ailleurs écrit au président à ce sujet—comme bon nombre de mes collègues et beaucoup d'autres Canadiens, j'ai eu des pépins et . . .

**Des voix:** Oh, oh!

**Le président:** Monsieur Clifford, vous devriez peut-être dire les choses autrement.

**Une voix:** Nous n'en doutons pas.

**Le président:** Vous avez déjà été dans des trains qui ont eu des pépins.

**M. Clifford:** En effet, c'est plutôt cela.

**M. Angus:** Cela dépend de la longueur de la panne.

**M. Clifford:** Précisément. J'ai déjà eu l'occasion, monsieur le président, de féliciter les employés de VIA pour ce qu'ils avaient pu faire dans des circonstances assez difficiles. Mais encore une fois je me demande, après avoir posé la question à vos employés et avoir personnellement connu des cas de ce genre, si vos employés . . . ? Vous insistez beaucoup sur le fait que la formation a VIA permet d'améliorer le rendement des employés. Je me suis rendu compte que certains d'entre eux ne connaissaient même pas le manuel d'exploitation des trains, qui est je le concède un très gros volume, mais dans lequel on trouve toutes les conditions dans lesquelles il convient d'offrir un service de casse-croûte aux gens qui sont bloqués dans un train, quels sont les services téléphoniques utilisables pour permettre d'informer les gens qu'ils seront en retard et ainsi de suite. Je me suis rendu compte que certains contrôleurs savaient ce qu'ils devaient faire mais que d'autres l'ignoraient. Certains m'ont dit qu'ils savaient qu'il y avait un manuel, mais qu'ils n'en avaient pas reçu. Je me demande ce que vous faites au juste pour former vos équipages. Je sais bien que bon nombre de vos employés sont nouveaux chez vous, qu'ils travaillaient auparavant sur les convois de marchandises et qu'ils sont passés au service voyageurs plus tard. Que faites-vous donc dans le cadre de vos programmes de formation?

**M. Hanigan:** J'aimerais signaler à vos députés que les équipages ne sont pas nos employés. Les employés qui travaillent dans les trains font partie de ce que nous appelons le personnel de bord et ce sont eux qui s'occupent des passagers. Par contre, dans le cas des machinistes, des conducteurs de locomotives et des serre-freins, ce sont les employés du CN ou du CP. Nous sommes en train de faire muter ces employés chez nous ce qui nous permettra d'avoir des équipages qui relèvent à 100 p. 100 de nous.

De sorte que même si le contrôleur porte peut-être l'uniforme de VIA, il n'est pas vraiment notre employé. Il travaille pour le CN ou le CP. Ces employés seront assurément mutés chez nous pour le 1<sup>er</sup> janvier 1987. Il est exact qu'étant donné

*[Texte]*

employees may have been working on freight and are now working on passenger. But this is a problem that will be eliminated once these employees are transferred to us. Certainly we have spent a lot of money and time on training OBS personnel, and we will do the same with the operating crews.

**Mr. Clifford:** So we are to bear with that issue; Canada should bear with it—the travelling public—and everything is going to be better on January 1?

**Mr. Hanigan:** It should improve.

**Mr. Cochrane:** I have a number of questions, and obviously they are going to pertain to your services in Atlantic Canada. I am interested in what is going to happen to your Halifax facility. I understand one of the topics Dr. Horner addressed was that perhaps that work could be done elsewhere in the maritime provinces rather than being done in Halifax, because of the need for a new facility, or at least indoor facilities, compared with what is there now. What is the exact status of the planning for the Halifax VIA facility?

**Mr. Hanigan:** You are talking of the maintenance facilities.

**Mr. Cochrane:** Yes.

**Mr. Hanigan:** We have delayed the construction of a new maintenance facility in Halifax because of budget problems. The plans have been prepared, though, to build a new maintenance facility there, but it is on hold right now.

**Mr. Cochrane:** What is the capital cost projected for that?

**Mr. Hanigan:** I think it is \$5 million, if I remember correctly; around \$5 million.

**Mr. Cochrane:** I believe Dr. Horner and the VIA task force recommended that could be done in Moncton, or should be considered to be done, at least, in Moncton, as a result of more or less changing where your trains are going to be serviced. I know it is nice to think the end of the line is where you service trains, but I do not believe that necessarily has to be done; and obviously he did not, from what I understood of his recommendation. Is it true that was his recommendation?

**Mr. Hanigan:** We have not seen the recommendations of the report from Dr. Horner, because it was addressed to the Minister. But about the possibility of maintaining some of the equipment in Moncton rather than Halifax, I will ask Mr. Guiney to address that.

**Mr. Guiney:** First of all, there is servicing of VIA equipment done in Moncton presently, and those employees were transferred to VIA on April 3 of this year.

**Mr. Cochrane:** On line maintenance, I understand.

**Mr. Guiney:** That is correct, yes. On the maintenance—that is, the inspection maintenance done on the fleet that is

*[Traduction]*

le problème de la priorité à l'ancienneté, certains employés qui auparavant travaillaient à bord des convois de marchandises sont maintenant en service dans les trains de voyageurs. Mais c'est un problème qui sera éliminé dès lors que tous ces employés seront mutés chez nous. Nous avons déjà dépensé énormément d'argent et de temps pour assurer la formation du personnel de bord, et nous ferons la même chose pour les équipages techniques.

**M. Clifford:** Nous allons donc devoir subir cela, et j'entends par là les passagers canadiens, mais tout va se régler pour le 1<sup>er</sup> janvier.

**M. Hanigan:** Les choses devraient s'améliorer en effet.

**M. Cochrane:** J'ai plusieurs questions à vous poser et vous savez qu'elles vont porter sur vos services dans la région de l'Atlantique. Je m'intéresse de très près à ce qui va se passer chez vous à Halifax. Je sais également que M. Horner a dit qu'une partie du travail pourrait peut-être se faire ailleurs dans les Maritimes, et pas exclusivement à Halifax, parce qu'il faut construire de nouvelles installations, ou du moins des hangars, pour venir compléter ce qui existe actuellement. Qu'est-ce que vous avez effectivement en tête pour les installations de VIA à Halifax?

**M. Hanigan:** Vous parlez des services d'entretien et de maintenance.

**M. Cochrane:** En effet.

**M. Hanigan:** Nous avons décidé de reporter à plus tard la construction d'un nouvel atelier d'entretien à Halifax en raison de problèmes budgétaires. Les plans d'un nouvel atelier d'entretien existent, certes, mais ils sont en veilleuse.

**M. Cochrane:** Qu'est-ce que les travaux devraient coûter?

**M. Hanigan:** À peu près 5 millions de dollars, si je me souviens bien.

**M. Cochrane:** M. Horner et le comité d'étude de VIA avaient recommandé, je crois, de construire cet atelier à Moncton, ou du moins ils avaient recommandé d'envisager la chose, puisque vous allez faire faire l'entretien de certains de vos trains ailleurs. Je sais qu'il est commode d'assurer l'entretien en bout de ligne, mais je ne pense pas que ce soit indispensable et d'après ce que j'ai cru comprendre de la recommandation de M. Horner, il ne le pense pas non plus. Est-ce bien cela qu'il a recommandé?

**M. Hanigan:** Nous n'avons pas encore vu les recommandations du rapport de M. Horner étant donné que ce rapport a été adressé au ministre. En ce qui concerne l'éventualité d'assurer l'entretien d'une partie de notre matériel roulant à Moncton plutôt qu'à Halifax, je vais demander à M. Guiney de vous en parler.

**M. Guiney:** Pour commencer, l'entretien du matériel de VIA est déjà effectué à Moncton, et ces employés ont été mutés chez nous le 3 avril.

**M. Cochrane:** Il s'agit de l'entretien en cours de route, c'est bien cela?

**M. Guiney:** C'est bien cela. Pour ce qui est de la maintenance à proprement parler, c'est-à-dire l'inspection du matériel



[Text]

assigned to Atlantic Canada—those trains hub and terminate in and out of Halifax, and therefore the review we have made of where the facilities should be best located indicates without question that it should be at Halifax, where the lay-over of the equipment is and where we can take advantage of the lay-over in order to do the maintenance and run with the smallest fleet possible.

**Mr. Cochrane:** But the lay-over can be done anywhere. You can choose to run the train from Moncton to Halifax and bring it back and lay it over there. Do not give me that.

**Mr. Guiney:** Except there is the normal operation of the train. It starts out of Halifax in the morning, where the business is, and returns to Halifax in the evening. In fact it allows little or no time at Moncton or Sydney or Port Hawkesbury in order to do the maintenance work. Therefore it is more appropriate to do it at night during the lay-over period, and that is in Halifax.

**Mr. Cochrane:** And you are telling me that Dr. Horner, who is your vice-chairman, I believe, still . . . you have not seen a copy of the report he addressed to the Minister?

**Mr. Hanigan:** No.

**The Chairman:** I want to get it straight, Mr. Cochrane. I was a little interested in that too.

**Mr. Cochrane:** I am getting more desperate.

**The Chairman:** I am also interested . . . Have you seen a copy of the report?

**Mr. Cochrane:** Partly.

**The Chairman:** You have?

**Mr. Cochrane:** So I would suggest you might want to read that report, if I found it interesting, or at least the parts I have seen. I find it bizarre to think we would do a report for the Minister and VIA Rail would not get a chance to see it. I will discuss that with whomever wants to discuss it.

**Mr. Ouellet:** Mr. Chairman, on a point of order, do you not think if a member of our committee has had a chance to see part of this report, certainly the chairman of the Transport committee should have the privilege of seeing this report and copies should be sent to all members of the committee? I find it absolutely surprising that some members of our committee would receive a copy of this report and others would not.

• 1020

**The Chairman:** Let us continue.

**Mr. Cochrane:** It was meant for the Liberal Party, because it was in a brown paper envelope.

**The Chairman:** No, no. That is another point. Let me take this up with the member.

[Translation]

roulant affecté à la région de l'Atlantique—ces convois ont Halifax comme plaque tournante et par conséquent, en étudiant les sites possibles pour notre atelier d'entretien, nous nous sommes rendu compte sans conteste qu'Halifax était le site le plus commode car c'est là que se fait la rotation du matériel, et nous pouvons précisément tirer partie des temps morts entre deux rotations pour effectuer les travaux de maintenance et d'entretien et donc, nous contenter d'un parc aussi limité que possible.

**M. Cochrane:** Mais la rotation peut s'effectuer n'importe où. Si vous faites partir un convoi de Moncton pour aller à Halifax et en revenir, la rotation peut se faire à Moncton. Ne m'en faites pas accroire.

**M. Guiney:** Sauf qu'il y a l'utilisation normale du train. Le train part de Halifax le matin, car c'est à Halifax que le remplissage se fait, et il retourne à Halifax le soir. Ce genre de rotation nous donne très peu de temps mort à Moncton, à Sydney ou à Port Hawkesbury, insuffisamment en tout cas pour y faire l'entretien nécessaire. Par conséquent, il est plus commode d'effectuer la maintenance et l'entretien la nuit entre deux rotations, et il se fait que ce temps mort est à Halifax.

**M. Cochrane:** Et vous voulez me faire croire que M. Horner, votre président je crois, s'il l'est toujours . . . Vous n'avez pas vu le rapport qu'il a envoyé au ministre?

**M. Hanigan:** Non.

**Le président:** Comprenons-nous bien, monsieur Cochrane, car la chose m'intéresse moi aussi.

**M. Cochrane:** Je suis de plus en plus au désespoir.

**Le président:** Ce qui m'intéresse également . . . Avez-vous vu ce rapport?

**M. Cochrane:** Une partie.

**Le président:** Ah oui?

**M. Cochrane:** Vous voudrez peut-être en prendre connaissance car moi-même je l'ai trouvé intéressant, du moins les chapitres que j'ai lus. Je trouve assez étrange que nous fassions faire un rapport à l'intention du ministre et que VIA Rail n'ait même pas pu en prendre connaissance. Je suis prêt à en discuter avec quiconque est intéressé.

**M. Ouellet:** Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Ne pensez-vous pas si un membre du Comité a pu voir une partie de ce rapport, le président du même Comité devrait au moins avoir le même privilège et que tous les membres du Comité devraient en recevoir copie? Je trouve très surprenant que certains membres de notre Comité reçoivent une copie de ce rapport et d'autres non.

**Le président:** Continuons.

**M. Cochrane:** C'était pour le Parti libéral puisque c'était dans une enveloppe en papier brun.

**Le président:** Non. Il s'agit d'autres choses. Permettez-moi d'élucider la question.

## [Texte]

Mr. Ouellet, I understand your point. I will find out in what capacity the report came. We have a lot of members now who want to question the witnesses here today. I will check it out with Mr. Cochrane and find out in what capacity he received the report.

**Mr. Benjamin:** We cannot even get our room, let alone a report.

**The Chairman:** Let us not get back to the room. We understand the difficulty about the room and I am glad you all got here. We have more members here today than we have ever had. Perhaps we should shift around more often.

Let me take it up. I will take it up with Mr. Cochrane. He may have gotten it surreptitiously. He may have it in a brown envelope. We are all experts in brown envelopes. I would be horrified if he got it officially, or if he admits that he got it officially.

**Mr. Ouellet:** The fact is that we know VIA has not received it, which is absolutely incredible.

**The Chairman:** I was surprised. That is when I pricked my ears up. I was surprised at Mr. Hanigan's answer. Anyway, keeping going, Mr. Cochrane.

**Mr. Cochrane:** I hope we are on stopped time, Mr. Chairman.

**The Chairman:** This is not your time.

**Mr. Cochrane:** I should clarify perhaps that I am aware of that aspect of the recommendations.

**The Chairman:** Mr. Cochrane has been very diligent, as you well understand. All members are diligent but in terms of proposals for maintenance, he has been very diligent because of his very definite interest in the Moncton area as the member from Moncton. It does not surprise me that because of his diligence and hard work he may have come across some information a little before some of us. I was surprised that the VIA Rail people had not seen the report or discussed it.

**Mr. Hanigan:** I would like to make one point clear. There was an interim report which was made public in January 1985. The interim report was made public but the final report was not made public.

As far as the Moncton situation is concerned, it is true that Dr. Horner, because he is a member of the board, has mentioned at the board the possibility of making more use of Moncton as a facility. It is on that account that we looked further into the possibility of using Moncton. I would like to make it clear that the final report by Dr. Horner was not sent to us.

**Mr. Cochrane:** I guess my concern is the fact that a close look was taken at the system and obviously it was not made available to the board as far as I am aware of the Moncton situation in that recommendation.

## [Traduction]

Monsieur Ouellet, je comprends votre argument. Je ferai les vérifications nécessaires. Beaucoup de députés veulent poser des questions à nos témoins d'aujourd'hui. Je vérifierai avec M. Cochrane pour déterminer à quel titre il a reçu ce rapport.

**M. Benjamin:** Nous ne pouvons même pas avoir notre salle habituelle, encore moins un rapport.

**Le président:** Ne revenons pas à la question de la salle. Nous connaissons les problèmes que posent les salles et je suis heureux que vous soyez tous ici. Nous sommes plus nombreux aujourd'hui que jamais. Nous devrions peut-être changer plus souvent de salle.

Laissez-moi faire. Je vérifierai auprès de M. Cochrane. Il l'a peut-être reçue par voies détournées. Il l'a peut-être reçue dans une enveloppe brune. Les enveloppes brunes ça nous connaît tous. Qu'il l'ait reçue officiellement m'horrifierait ou qu'il admette l'avoir reçue officiellement.

**M. Ouellet:** Il reste que nous savons que VIA ne l'a pas reçue ce qui est absolument incroyable.

**Le président:** Cela m'a surpris. C'est ce qui m'a fait dresser l'oreille. La réponse de M. Hanigan m'a surpris. Quoi qu'il en soit, continuez, monsieur Cochrane.

**M. Cochrane:** J'espère que ce n'est pas pris sur mon temps, monsieur le président.

**Le président:** Ce n'est pas pris sur votre temps.

**M. Cochrane:** Je devrais peut-être préciser que je suis au courant de ces recommandations.

**Le président:** M. Cochrane a fait preuve de beaucoup de diligence, comme vous le comprenez bien. Tous les députés sont diligents mais s'agissant de propositions d'entretien, il a peut-être été plus diligent parce que cette question intéresse définitivement la région de Moncton et donc son député. Cela ne me surprend pas à cause de sa diligence et des efforts répétés qu'il a peut-être dû faire pour obtenir certains renseignements un peu avant nous. Je trouve surprenant que les responsables de VIA n'aient pas vu ce rapport.

**M. Hanigan:** Permettez-moi d'apporter une précision. Un rapport intérimaire a été rendu public en janvier 1985. Ce rapport intérimaire a été rendu public mais le rapport définitif ne l'a pas été.

En ce qui concerne la situation de Moncton, il est vrai que M. Horner, étant donné qu'il est membre du conseil de l'administration, a mentionné au conseil la possibilité d'une utilisation accrue des installations de Moncton. C'est dans cette mesure que nous avons étudié d'un peu plus près les possibilités d'utilisation de Moncton. J'aimerais qu'il soit bien clair par contre que le rapport définitif de M. Horner ne nous a pas été communiqué.

**M. Cochrane:** Il reste que le système a été étudié de très près et que de toute évidence la recommandation concernant Moncton, entre autres, n'a pas été communiquée au conseil d'administration.



[Text]

**The Chairman:** I think we should certainly pursue that as a committee. We will talk about that. I am very surprised that the final report has not gotten to them . . . the VIA report.

**Mr. Cochrane:** Although the Minister disagrees with me, I believe the Montreal facility has ramifications for work that could or should have been done in Moncton. What is the status of the \$130 million facility? It was planned, and then on hold and back on again. What is the current status of that facility?

**Mr. Hanigan:** It is under construction. It is being built in two phases. This first phase is under construction, the second phase delayed. The facility in Montreal will not do back-shopping, for example, which I believe was the main purpose of the Moncton facility . . . back-shopping of locomotives.

**Mr. Cochrane:** Where will your back-shopping be done now?

**Mr. Hanigan:** It will be contracted out. The program we are working on is designed to avoid doing back-shopping in the future, but rather to replace components. In other words, we will switch over to concentrating on progressive and preventive maintenance rather than back-shopping.

**Mr. Cochrane:** Certainly the calibre of your equipment is going to make it easier to do that in the future. I read that a 90-tonne crane was going to be included in the \$130 million facility in Montreal. That does not sound like routine maintenance. That sounds like a very large capacity.

**Mr. Hanigan:** It is to pull out the components.

**Mr. Cochrane:** Is that just routine maintenance by your definition?

**Mr. J.D. Patenaude (Director, Legal Services, VIA Rail):** No, you pull out the components and ship them out to someone to repair—like the CN shop in Moncton if it is a locomotive part and they are bidding.

**Mr. Hanigan:** Our intention is to contract out as much major maintenance work as possible.

**Mr. Cochrane:** I was reading with interest about some of your station work and so on in the report. One of the things I think the VIA task force report was concerned about, at least when I discuss it with them, was the facility in Moncton, which you are currently dealing with. Is my information the same as yours?

• 1025

**Mr. Guiney:** The station at Moncton is not owned by either CN or VIA. I believe it is owned by Atlantic Shopping Centres. There is an ongoing discussion with respect to increasing the capacity of the station, although there has been no final decision as to when it might be undertaken.

**Mr. Cochrane:** Would I be safe to conclude it is high on your list of priorities if they are actually to the point where

[Translation]

**Le président:** Il est certain que c'est une question à suivre. Nous en reparlerons. Je trouve très surprenant que ce rapport définitif ne leur ait pas été communiqué . . . le rapport sur VIA.

**M. Cochrane:** Bien que le ministre ne soit pas d'accord avec moi, je crois que les installations de Montréal justifient qu'une partie du travail puisse ou doive être faite à Moncton. Où en sont ces installations de 130 millions de dollars? Les travaux devaient commencer, ils ont été interrompus puis repris. Où en sont actuellement ces installations?

**M. Hanigan:** Elles sont en construction. Il y a deux phases. La première est en construction la deuxième a été retardée. Il n'y aura pas de réparation d'effectuée à Montréal, par exemple, alors qu'à Moncton c'est ce qui devait avant tout être fait . . . la réparation des locomotives.

**M. Cochrane:** Où ferez-vous effectuer maintenant ces réparations?

**M. Hanigan:** À l'extérieur. À l'avenir plutôt que réparer nous remplacerons les pièces. En d'autres termes, nous ferons plus porter nos efforts en matière d'entretien sur la prévention que sur la réparation.

**M. Cochrane:** Il est certain que votre nouvel équipement rendra les choses plus faciles. J'ai lu que vos installations de 130 millions de Montréal comprenaient une grue de 90 tonnes. Pour de simples petits travaux d'entretien cela me semble énorme.

**M. Hanigan:** Elle doit servir à lever les pièces devant être remplacées.

**M. Cochrane:** Cela entre dans votre définition de simples petits travaux d'entretien?

**M. J. D. Patenaude (directeur, Services du contentieux, VIA Rail):** Non, on retire ces pièces et on les envoie à quelqu'un pour les réparer—comme par exemple à l'atelier de Moncton si c'est une pièce de locomotive pour laquelle ils ont fait une offre.

**M. Hanigan:** Notre intention est de donner sous contrat un maximum des gros travaux d'entretien.

**M. Cochrane:** J'ai lu avec intérêt dans ce rapport certains des travaux que vous faites dans vos gares. Lorsque j'en ai discuté avec eux, les responsables du groupe d'étude sur VIA m'ont parlé des problèmes que pose la gare de Moncton et que vous essayez de régler. Est-ce bien vrai?

**M. Guiney:** La gare de Moncton n'appartient ni au CN ni à VIA. Je crois qu'elle appartient à l'*Atlantic Shopping Centres*. L'agrandissement de la gare fait l'objet de discussions mais aucune décision finale n'a encore été prise.

**M. Cochrane:** Le fait qu'ils travaillent sur des plans et qu'ils envisagent de vous relouer de l'espace me permet-il de conclure que c'est une de vos priorités?

[Texte]

there are working drawings and considering leasing space back to you?

**Mr. Guiney:** I am not able to say where we stand with respect to working drawings or architectural design. Our review has indicated a need for increased capacity, given the volume of traffic being handled through the station at Moncton. I am not sure where we stand at this point in time with respect to negotiations with Atlantic Shopping Plazas.

**Mr. Cochrane:** Okay. I presume it would be easier from your point of view on a lease basis than it would be on a capital expenditure by VIA.

**Mr. Guiney:** One would expect it would be.

**Mr. Hanigan:** Whenever possible.

**Mr. Cochrane:** The central reservation offices in a number of places in the country have been consolidated with going by long-distance to other centres. From Atlantic Canada we consider Montreal an isolated centre as far as their knowledge of the Atlantic Canadian conditions, our stops and what trains do in Atlantic Canada. I believe that has been reviewed. Is VIA about to make a decision with regard to either centralizing its CROs or diversifying some of their operations, at least according to hours of operations?

**Mr. Hanigan:** Our plans are to add three permanent employees on September 14. The office will remain open for an additional four hours.

**Mr. Cochrane:** The Moncton office will gain three employees and will now open from 7 p.m. to 11 p.m..

**Mr. Hanigan:** Right.

**Mr. Cochrane:** That is very good.

**The Chairman:** Mr. Cochrane, I think this is a good place to switch. Mr. Blakie, Mr. Angus, Mr. Gray, Mr. Tobin . . .

**Mr. Blakie:** Mr. Chairman, I have a question with respect to other shops in western Canada. I would like a brief update on the Vancouver shop and the future of the long-deferred Winnipeg shop. I am concerned at some point you may find yourself in a position which proves untenable to the railways. A number of years ago they tried running trains from Toronto and from Vancouver and turning them around in Winnipeg with no facility in Winnipeg. It was an unworkable situation for the railways. It could be the situation in which you find yourself eventually if you do not proceed with the Winnipeg shop. I would like a bit of an update on both those shops.

**Mr. Hanigan:** Both the Winnipeg and the Vancouver facilities have been put on hold due to budgetary problems.

**Mr. Blakie:** At what point are you able to get serious about building the kind of infrastructure you are going to need if you want to have the kind of passenger rail system VIA says it wants to have and the government says it wants VIA to have? It seems to me you run the risk at any point of CN or CP—for

[Traduction]

**M. Guiney:** Je ne peux pas vous en dire plus au sujet de ces plans ou de ces projets architecturaux. Notre étude nous a démontré une nécessité d'agrandissement étant donné le volume du trafic qui passe par la gare de Moncton. Je ne sais pas exactement où nous en sommes dans nos négociations avec *Atlantic Shopping Plazas*.

**M. Cochrane:** Très bien. Je suppose que vous préféreriez louer cet espace supplémentaire plutôt que vous lancer dans des dépenses de construction.

**M. Guiney:** C'est certain.

**M. Hanigan:** Chaque fois que c'est possible.

**M. Cochrane:** Certains des bureaux centraux de réservation sont maintenant reliés entre eux. Vu du Canada Atlantic, nous considérons Montréal comme un centre isolé qui manque de connaissances sur les conditions dans la Région atlantique, sur nos gares et notre trafic ferroviaire. Je crois que vous avez étudié la situation. VIA est-elle sur le point de prendre une décision quant à une éventuelle centralisation de ses bureaux de réservation ou quant à une certaine diversification de ses opérations, tout du moins en ce qui concerne les heures d'ouverture?

**M. Hanigan:** Nous prévoyons d'ajouter trois employés permanents à compter du 14 septembre. Le bureau restera ouvert quatre heures de plus.

**M. Cochrane:** Le bureau de Moncton aura trois employés de plus et sera ouvert en plus de 19 heures à 23 heures.

**M. Hanigan:** C'est exact.

**M. Cochrane:** C'est excellent.

**Le président:** Monsieur Cochrane, je crois que le moment est de passer à quelqu'un d'autre. MM. Blakie, Angus, Gray, Tobin . . .

**M. Blakie:** Monsieur le président, j'ai une question à poser au sujet d'autres ateliers dans l'Ouest canadien. J'aimerais qu'on me donne brièvement les derniers renseignements sur l'atelier de Vancouver et sur l'avenir de l'atelier de Winnipeg où les choses semblent ne pas bouger depuis longtemps. J'ai peu que vous finissiez par vous retrouver dans une situation insoutenable. Il y a quelques années ils ont essayé de faire partir des trains de Toronto et de Vancouver avec Winnipeg comme point de retour mais sans installation à Winnipeg. C'était une situation impossible pour les chemins de fer. Il est fort possible que vous vous retrouviez vous-même dans une telle situation si la décision concernant l'atelier de Winnipeg n'est pas prise. J'aimerais donc avoir les derniers renseignements sur la situation de ces deux ateliers.

**M. Hanigan:** Les travaux de Winnipeg et de Vancouver ont été suspendus pour des raisons budgétaires.

**M. Blakie:** Quand allez-vous sérieusement songer à mettre en place le genre d'infrastructures dont vous avez besoin si vous voulez assurer le genre de services voyageur que VIA dit vouloir offrir et que le gouvernement dit vouloir offrir? Il me semble que vous finirez par courir le risque que le CN ou le



[Text]

instance CN in Winnipeg—simply telling you to get lost with respect to the work they are doing for you on the motopower side in Symington. I know they regard doing the work for you as a pain in the neck. It seems to me you are a bit vulnerable now and until you get serious about building those shops yourself. When do you foresee having the money? Is this an endless deferral?

**Mr. Hanigan:** It is obvious the new facilities in western Canada will have to be tied to the arrival of new equipment. The long-haul cars, the bilevel cars we anticipate buying, would have to be serviced in new facilities. It is a sure thing we will need new facilities when the equipment comes on stream.

**Mr. Blaikie:** When is it expected to come on stream?

**Mr. Hanigan:** The first cars would be delivered about 35 months after the order is placed. If I remember correctly, they would need about 20 months to complete. We are talking of four to five years.

**Mr. Blaikie:** It has not been ordered yet.

**Mr. Hanigan:** No, we expect the negotiations to be completed within a few weeks.

**Mr. Blaikie:** May I ask you a question with respect to the cost recovery goals set out in Bill C-97? It seems to me on the face of it that VIA Rail is being put in the very unfair situation of being asked to meet certain cost-recovery goals in a timeframe that is well in advance of receiving any of this equipment. You are basically going to be tested not on your future possibilities, but on the basis of a system we now know cannot meet certain goals. I wonder whether you have had anything to say about it or whether you feel you cannot.

• 1030

**Mr. Hanigan:** At the same time the legislation sets target dates, it also leaves the possibility for the Minister to give an extension of time. It may or may not be necessary, but there is an option.

**Mr. Blaikie:** Back to Winnipeg for a minute, there has been a lot of concern recently about your decision to consolidate your accounting department in Montreal at the expense of positions in Toronto and Winnipeg. Some 27 positions in Winnipeg would be transferred and, I believe, another 11 abolished. This is not a result of technological change. I am informed by VIA Rail people it is simply a matter of cost cutting. I personally am opposed, simply for the sake of cost cutting, to the eroding of the base VIA Rail has in western Canadian communities, in this case Winnipeg. I would like some explanation of why you are proceeding in this way to uproot people in Winnipeg and elsewhere.

**Mr. Hanigan:** Mr. Chairman, I think we certainly have the obligation to be as cost efficient as possible. When we see a

[Translation]

CP—le CP à Winnipeg, par exemple—ne vous disent simplement d'aller vous faire voir pour le travail qu'ils font pour vous à Symington. Je sais qu'ils en ont par dessus la tête. Il me semble que vous êtes un peu vulnérable actuellement à moins que vous ne vous décidiez sérieusement de construire vous-même ces ateliers. Quand prévoyez-vous avoir l'argent nécessaire? Ce report est-il indéfini?

**M. Hanigan:** Il est évident que les nouvelles installations dans l'Ouest canadien devront être liées à la mise en service de notre nouvel équipement. Les wagons long parcours, les wagons à deux niveaux que nous prévoyons acheter devront être entretenus dans de nouvelles installations. Il est certain que nous aurons besoin de nouvelles installations lorsque ce matériel entrera en service.

**M. Blaikie:** Quand doit-il entrer en service?

**M. Hanigan:** Les premiers wagons devraient être livrés environ 35 mois après avoir été commandés. Si ma mémoire est exacte, il leur faudra environ 20 mois de plus pour que la commande soit complète. Il faut donc compter quatre ou cinq ans.

**M. Blaikie:** Ce matériel n'a pas encore été commandé.

**M. Hanigan:** Non, les négociations devraient être terminées d'ici quelques semaines.

**M. Blaikie:** Puis-je vous poser une question concernant les objectifs de recouvrement des frais stipulés par le projet de loi C-97. J'ai l'impression à première vue que les objectifs de rentabilité qui sont fixés à VIA RAIL longtemps avant qu'elle ne reçoive ce nouveau matériel sont très injustes. Vous allez être mis à l'épreuve non pas sur la base de vos possibilités futures mais sur la base d'un système qui, nous le savons tous, ne vous permet pas de satisfaire certains objectifs. Je me demande si on vous a demandé votre avis ou si vous pensez ne pas pouvoir y arriver.

**M. Hanigan:** Tout en nous fixant des dates cibles, la loi laisse aussi la possibilité au ministre d'accorder des délais. Ces délais seront ou ne seront pas nécessaires, mais l'option existe.

**. Blaikie:** Permettez-moi de revenir un instant à Winnipeg. Beaucoup se sont inquiétés dernièrement de votre décision de centraliser vos services de comptabilité à Montréal aux dépens de Toronto et de Winnipeg. Vingt-sept postes de Winnipeg devraient être transférés et je crois que 11 autres seraient supprimés. Ce n'est pas la conséquence d'une mutation technologique. Les employés de VIA RAIL m'ont informés que c'était une simple question de réduction des coûts. Personnellement, je m'oppose dans le simple but de réduire les coûts, à l'érosion de la base que VIA Rail a dans les communautés de l'Ouest canadien, en l'occurrence à Winnipeg. J'aimerais que vous me donniez quelques explications et que vous me disiez pourquoi vous déracinez ces gens à Winnipeg et ailleurs.

**M. Hanigan:** Monsieur le président, nous avons l'obligation de rentabiliser au maximum nos opérations. Lorsque nous

[Texte]

situation where we can save at least \$1 million a year by centralizing the accounting, I think it is a good business decision.

**Mr. Hanigan:** So you figure you are going to save by this particular—

**Mr. Hanigan:** At least \$1 million a year, by transferring the accounting people from Winnipeg and Toronto.

**Mr. Blaikie:** I would like to ask a question with respect to passes. I understand Bill C-97 does not have any effect on the relationship between VIA Rail and CN with respect to CN passengers. I wonder what their status is. Are there any negotiations going on to change the system whereby now VIA Rail has to pay 50% of the fare of a pass-carrying passenger?

It is a deal I could never figure out in the first place. Whoever negotiated it for VIA Rail was actually negotiating for CN, it seems. But I am interested in the day coming when CN will pay the full shot for its passes. I think you should be, but I am interested in it because I think there is still a tendency to treat pass-carrying passengers as second-class citizens. When the day comes that VIA Rail is not losing anything by carrying pass-carrying passengers, then maybe the situation will improve.

**Mr. Hanigan:** At the present time, CN is paying us 65%—

**Mr. Blaikie:** Okay, 65%.

**Mr. Hanigan:** —of the fare. The contract was extended until the end of June and it is presently under negotiation. We are asking for more than this but—

**Mr. Blaikie:** Well, good luck. With respect to customer service and a question that Mr. Clifford raised, I think there seems to be a continuing problem with booked trains. I have experienced it in Winnipeg. Generally the phone in my constituency office rings off the hook when this happens. As you know, we have a lot of traffic going out of Winnipeg on the weekends down to the lake, between Winnipeg and Farlane, Ontario. It is not uncommon for people to go down to purchase a ticket and be told that the train is booked or that they can get a ticket down to the lake but cannot get one back. Or else there is a ticket available for a man and his wife but not for their kid.

There are all kinds of ridiculous, absolutely bloody ridiculous situations that people are put into. I have seen it happen that people have been denied tickets and it has turned out that the trains were not as full as they were reported to be on the computer. There seems to be a lack of flexibility and availability of equipment to put on an extra car, and on occasion people have to be put in the sleepers.

• 1035

And sometimes people have already gone down to the station, been told the train is booked and have gone home, and

[Traduction]

constatons que nous pouvons économiser un minimum d'un million de dollars par année en centralisant la comptabilité, j'estime que c'est une bonne décision à prendre.

**M. Blaikie:** Vous calculez donc que cela vous permettra d'économiser...

**M. Hanigan:** Au moins un million de dollars par an en transférant les comptables de Winnipeg à Toronto.

**M. Blaikie:** J'aimerais vous poser une question au sujet des cartes d'abonnement. Je sais que le projet de loi C-97 n'a pas de conséquences sur les rapports entre VIA RAIL et le CN concernant les passagers du CN. Je me demande quel est leur statut. Y a-t-il des négociations en cours pour modifier le système selon lequel actuellement VIA RAIL doit assumer 50 p. 100 du prix des billets des passagers titulaires de cartes d'abonnement?

C'est quelque chose que j'ai toujours trouvé bizarre dès le départ. C'est à croire que le négociateur de VIA RAIL négocie en réalité pour le CN. J'attends le jour où le CN assumera l'intégralité du coût de ses cartes d'abonnement. Cela devrait également vous intéresser, mais cela m'intéresse encore plus car à mon avis, on a toujours tendance à traiter les passagers titulaires de cartes d'abonnement comme des citoyens de deuxième classe. Le jour où VIA RAIL ne perdra plus rien en transportant les passagers titulaires de cartes d'abonnement, il est possible que la situation s'améliore.

**M. Hanigan:** À l'heure actuelle, le CN nous verse 65 p. 100...

**M. Blaikie:** D'accord, 65 p. 100.

**M. Hanigan:** ... du prix du billet. Le contrat a été prolongé jusqu'à la fin de juin et il fait actuellement l'objet de négociations. Nous leur demandons plus, mais...

**M. Blaikie:** Bonne chance. Au sujet des services à la clientèle, et suite à une question posée par M. Clifford, j'ai l'impression qu'il y a toujours un problème avec les trains réservés. J'ai moi-même vécu cette expérience à Winnipeg. Quand cela arrive, le téléphone dans le bureau de ma circonscription ne cesse de sonner. Comme vous le savez, le trafic au départ de Winnipeg pendant les weekends, pour le lac, entre Winnipeg et Farlane en Ontario est énorme. Il n'est pas rare que des gens aillent acheter un billet et se fassent dire que le train est complet ou qu'on peut leur vendre un aller pour le lac et pas de retour. Ou il arrive qu'il y ait des billets pour un mari et sa femme mais pas pour leurs enfants.

Il y a toutes sortes de situations ridicules, absolument ridicules dans lesquelles se retrouvent ces gens. J'ai vu des gens à qui on refusait de vendre des billets alors que les trains n'étaient finalement pas aussi complets que le disaient les ordinateurs. Il semble qu'il y ait un manque de souplesse et de disponibilité de matériel permettant d'ajouter un wagon et à l'occasion, il arrive qu'on soit obligé d'installer certains passagers dans les wagons-couchettes.

Il arrive parfois que les gens soient déjà allés à la gare, que l'on leur ait dit que le train était complet, qu'ils soient



## [Text]

in the meantime, after that, a decision is made to try to get them all on. In the meantime, some people have already given up their weekend at the lake, because they either do not know that another arrangement had been made, or they cannot afford to go back into the city, because a lot of these people come from a place called Transcona. Some of them are senior citizens who actually take a cab down to the depot to get their ticket, which is another pain in the neck, because they used to be able to get their ticket without having to go to the depot.

I am just registering a complaint, I suppose, about the way in which regular customers—I mean those people who are 40- and 50-year customers, some of them, of rail passenger service—are frustrated in their attempts to do what they always do on Friday night, and that is go to the lake and come back. I would like to have that checked into.

**Mr. Hanigan:** Yes, but I believe there are no reserved seats, or there are no reservations taken for traffic—

**Mr. Pateneau:** On the camper special.

**Mr. Hanigan:** —from Winnipeg to the lakes, and that may be one of the problems.

**Mr. Blaikie:** On the contrary, there is no camper special any more. The camper special was done away with two years ago. These people travel on a regular passenger train, the one that goes all the way to I believe Capreol, and there are reservations. It is simply not true that there are no reservations.

**Mr. Guiney:** Yes, you are correct in respect of the train that goes from Winnipeg to Capreol. However, there are special cars this year, as there were last year, for the campers, and they move between Winnipeg and Sioux Lookout, that are set off there and picked up by the Sunday evening train to come back. I do not have any personal knowledge of complaints, Mr. Chairman, but—

**The Chairman:** Mr. Blaikie, I am a little aware of that area too, because I sometimes am in Kenora—Rainy River, and believe it or not, I have heard some of the same complaints Mr. Blaikie just registered here today from friends of mine who take that train.

**Mr. Blaikie:** Well, VIA Rail asked the Malachi Campers Association—they have their traditional picnic on the long weekend in August—if they could have their picnic some other weekend because the traffic was too heavy that weekend. I do not understand, when you have the regular kind of traffic, you know it is there, why more equipment cannot be put on. I know the situation has existed—I am talking in the past now—where there has been an unwillingness to put extra equipment on and the cars are sitting out at the back of the CN depot.

I understand you do not have all the equipment you used to, thanks in some measure to the Hinton incident and also to the age of your rolling stock, but I do not see any reason why when you know this traffic exists—it is not as if it is some kind of

## [Translation]

retournés chez eux et qu'après-coup, la décision soit prise d'essayer de tous les faire monter. Ces gens ont déjà renoncé à leur weekend au bord du lac, soit parce qu'ils ne savent pas que d'autres dispositions ont été prises, soit qu'ils ne peuvent pas se permettre de retourner en ville parce que beaucoup de ces gens viennent d'un endroit qui s'appelle Transcona. Certains sont des citoyens du troisième âge qui doivent prendre un taxi pour aller jusqu'au dépôt pour obtenir leur billet, une autre absurdité, parce qu'avant, ils pouvaient acheter leur billet sans avoir à se rendre au dépôt.

En fait, je me plains, je suppose, de la manière dont les clients réguliers—je parle de ces clients de 40 et 50 ans, pour certains d'entre eux—qui n'arrivent pas à faire ce qu'ils font toujours le vendredi soir, c'est-à-dire aller au lac et revenir. J'aimerais que certaines vérifications soient faites.

**M. Hanigan:** Oui, mais je crois qu'il n'y a pas de places réservées, ou qu'il n'y a pas de réservations pour les passagers...

**M. Pateneau:** Sur le train spécial des campeurs.

**M. Hanigan:** ... de Winnipeg aux lacs, et c'est peut-être un des problèmes.

**M. Blaikie:** Au contraire, il n'y a plus de train spécial de campeurs. Ce train spécial de campeurs a disparu il y a deux ans. Ces gens prennent le train régulier, celui qui va jusqu'à Capreol, je crois, et il y a des réservations. Il n'est pas vrai de dire qu'il n'y a pas de réservation.

**M. Guiney:** Oui, vous avez raison en ce qui concerne le train qui va de Winnipeg à Capreol. Cependant, il y a des wagons spéciaux cette année, comme l'année dernière, pour les campeurs, et ils assurent la liaison entre Winnipeg et Sioux Lookout, et ils sont repris pour le retour par le train du dimanche soir. Personnellement, je n'ai pas connaissance de plaintes, monsieur le président, mais...

**Le président:** Monsieur Blaikie, je connais moi aussi un peu la région car je me trouve parfois dans la région de Kenora—Rainy River, et croyez-le ou non, j'ai déjà entendu certaines des plaintes signalées par M. Blaikie aujourd'hui, plaintes de certains de mes amis qui prennent ce train.

**M. Blaikie:** VIA RAIL a demandé à l'Association des campeurs de Malachi—leur pique-nique traditionnel a lieu pendant le long weekend du mois d'août—s'ils pourraient tenir leur pique-nique pendant un autre weekend parce que le trafic est beaucoup trop important pendant ce weekend. Je ne comprends pas que lorsque vous avez ce genre de trafic régulier, que vous le savez, pourquoi vous ne mettez pas en service du matériel supplémentaire. Je sais qu'il est déjà arrivé—cela remonte à quelques années—qu'on ne veuille pas mettre en service du matériel supplémentaire alors qu'il y avait des wagons de disponibles au dépôt du CN.

Je sais que vous n'avez plus autant de matériel qu'auparavant, grâce dans une certaine mesure à l'incident de Hinton et également au vieillissement de votre matériel roulant, mais je ne vois pas pourquoi sachant que cette demande existe—ce

[Texte]

surprise, it has been there for years—you cannot make the appropriate preparation.

**Mr. Hanigan:** We will look into it.

**The Chairman:** Yes, I was going to say I wonder if you could look into it and get back to Mr. Blaikie directly, or to the committee chairman, and we will disseminate the information. And then if it is not looked into, we will be even more eager to see you the next time. And of course you are going to come back before some of us when the legislation comes up. Okay, we now have Mr. Angus.

**Mr. Angus:** Thank you, Mr. Chairman. I want to pursue the question of the new rolling stock for a couple of moments, if I may. The Minister advised this committee last week that he had established a second deadline of June 15. He had given a month's extension to VIA Rail and the Transconsortium. Are you going to be able to meet that deadline and have an agreement by June 15?

**Mr. Hanigan:** The reports I have from the people at the bargaining table is there is a 90% chance it will be concluded by June 16, because June 15 is on a Sunday. It looks very promising right now.

**Mr. Angus:** You mentioned in your earlier comments that when you looked at your system you decided you needed 200 units to replace the total rolling stock, but you are going for 130 double-deckers. Does that mean you are going to be 70 double-deckers shy of a full system?

• 1040

**Mr. Hanigan:** It means we will have to retain some of the equipment we have now.

**Mr. Angus:** For transcontinental work?

**Mr. Hanigan:** Yes.

**Mr. Angus:** Is one of the things you are thinking about—and it worries me when I see the numbers—that at some point that other stock is going to disappear on you, it is just going to fall apart even more than it already has? Are we in danger, because of the cost reduction mandate, that you are going to be doing what the Post Office is talking about, and that is eliminating daily service and going to some other kind of mix?

**Mr. Hanigan:** Your question pertains to the cost recovery?

**Mr. Angus:** Whether you will be forced to every second day service on the transcontinental.

**Mr. Hanigan:** If we are talking of the equipment, if we do not get the new equipment or the new cars that we are about to order, it simply means that substantial sums of money would have to be spent on the present equipment to keep it in running condition. It does not mean we would be out of equipment, but very large sums of money would have to be spent to maintain it to the proper operating conditions.

[Traduction]

n'est pas une surprise, cela fait des années que cela dure—vous ne pouvez prendre les dispositions nécessaires.

**M. Hanigan:** Nous étudierons la question.

**Le président:** Oui, j'allais justement vous demander d'étudier la question et de répondre directement à M. Blaikie, ou au président du Comité, et nous transmettrons. Si vous ne le faites pas, nous serons encore plus impatients de vous revoir la prochaine fois. Bien entendu, vous reviendrez devant certains d'entre nous lorsque la loi nous sera renvoyée pour étude. Très bien, nous passons maintenant à M. Angus.

**M. Angus:** Merci, monsieur le président. Je tiens à vous parler encore quelques instants de ce nouveau matériel roulant, avec votre permission. Le Comité nous a informés la semaine dernière qu'il avait fixé une deuxième date limite au 15 juin. Il a donné un mois de prolongation à VIA RAIL et au Transconsortium. Serez-vous en mesure de parvenir à un accord d'ici le 15 juin?

**M. Hanigan:** D'après ce que me disent nos négociateurs, il y a 90 p. 100 de chance que l'accord soit conclu d'ici le 16 juin plutôt que le 15 qui est un dimanche. Les choses semblent très prometteuses actuellement.

**M. Angus:** Vous avez dit un peu plus tôt qu'après réflexion, vous aviez décidé qu'il vous faudrait 200 unités pour remplacer l'ensemble du matériel roulant, mais vous allez acheter 130 wagons à impériale. Cela signifie-t-il qu'il vous manquera 70 wagons à impériale?

**M. Hanigan:** Cela signifie qu'il faudra que nous conservions une partie de notre matériel actuel.

**M. Angus:** Pour la ligne transcontinentale?

**M. Hanigan:** Oui.

**M. Angus:** Est-ce qu'une des choses auxquelles vous pensez—et cela m'inquiète quand je vois les chiffres—est qu'à un certain moment, ce matériel disparaîtra, qu'il tombera encore plus en morceaux qu'il ne le tombe aujourd'hui? Courons-nous le danger, à cause des restrictions qui vous sont imposées, de vous voir faire ce dont parlent les Postes, à savoir éliminer les livraisons quotidiennes et opter pour une autre sorte de services mixtes?

**M. Hanigan:** Vous voulez parler de rentabilité?

**M. Angus:** Serez-vous obligés de ne faire fonctionner le transcontinental qu'un jour sur deux?

**M. Hanigan:** Si votre question porte sur le matériel, si nous n'obtenons pas ce nouveau matériel ou les nouveaux wagons que nous sommes sur le point de commander, cela signifie simplement que des sommes considérables d'argent devront être consacrées au maintien en service du matériel actuel. Cela ne veut pas dire pour autant que nous n'aurons plus de matériel, mais de grosses sommes d'argent devront être dépensées pour l'entretenir pour qu'il puisse continuer à être utilisé.



[Text]

**Mr. Angus:** But you are still going to have, I guess, 70 cars—maybe more—of the old type that you are going to have to spend the money on.

**Mr. Hanigan:** Yes.

**Mr. Angus:** I am wondering if there is a danger that at some point the government will say it is not going to give you any more money for those 70 cars, scrap them, make do with the 130 and fine tune your schedule accordingly.

**Mr. Hanigan:** I do not think that would happen because there is no way we could keep the transcontinental trains in operation with only 130 new cars. We need more than that.

**Mr. Angus:** I would like you to be in a position of ordering another 70 of the double-deckers.

**Mr. Hanigan:** So would we.

**Mr. Angus:** This may not be a question that you are in a position to answer until such time as the agreement has been signed, but at one time the Minister indicated that the work for the 130 cars was going to be shared between Bombardier and UTDC on a fairly equitable basis. Is it your understanding that is still the mix or is that part of the negotiations?

**Mr. Hanigan:** That would be part of the negotiations between the two partners.

**Mr. Angus:** But not necessarily between VIA and the consortium?

**Mr. Hanigan:** Not necessarily, that is right. We are dealing with the consortium and the way they split the work between the two companies is really up to them.

**Mr. Angus:** This is my final question on this part, Mr. Chairman. Is part of the reason for the delay in reaching an agreement and I realize it was the parties who requested the month's extension from the Minister, but is part of that because of the uncertainty vis-à-vis the Lavalin purchase of UTDC?

**Mr. Hanigan:** No. The problem was price.

**Mr. Angus:** I am pleased to hear that.

There is another area I would like to just briefly get into, and it follows some of the other questions. Since I have come here I have been in a position to use VIA more than I have from Thunder Bay just because of time. One of the things that really frustrates me and it is not just an attack on VIA, I can also say the same thing about Nordair, is the fact you cannot book a seat; you have to stand in that cattle line-up for quite some time, quite frankly, particularly at the Toronto station in order to get a seat, instead of when you check in being assigned a seat and then you can go sit somewhere. You see families with kids standing in that line-up, and if the train is late you are adding another half hour or an hour. I do not think it is really a good way to attract customers. Are you changing that system so that we can now finally reserve seats?

[Translation]

**M. Angus:** Il vous restera quand même, je suppose, 70 wagons—peut-être plus—de l'ancien modèle auquel vous allez devoir consacrer tout cet argent.

**M. Hanigan:** Oui.

**M. Angus:** Je me demande si le danger n'existe pas que le gouvernement finisse par vous dire qu'il ne vous donnera pas plus d'argent pour ces 70 wagons—envoyez-les à la casse, débrouillez-vous avec les 130 et organisez votre grille d'horaire en conséquence.

**M. Hanigan:** Je ne pense pas que cela arrivera car il est impossible que nous puissions maintenir le service transcontinental avec seulement 130 nouveaux wagons. Il nous en faut plus.

**M. Angus:** J'aimerais que vous soyez en mesure de commander 70 autres wagons à impériale.

**M. Hanigan:** Nous aussi.

**M. Angus:** C'est peut-être une question à laquelle vous ne pouvez pas répondre tant que l'accord ne sera pas signé, mais le ministre avait indiqué que le contrat pour les 130 wagons serait partagé sur une base relativement équitable entre Bombardier et UTDC. Est-ce toujours l'objectif ou cela fait-il partie des négociations?

**M. Hanigan:** Cela fait partie des négociations entre les deux associés.

**M. Angus:** Mais pas forcément entre VIA et le consortium?

**M. Hanigan:** Pas forcément, c'est exact. Nous traitons avec le consortium et la manière dont ils se répartissent les commandes entre les deux compagnies les regarde.

**M. Angus:** Ce sera ma dernière question à ce sujet, monsieur le président. Est-ce que la raison du retard dans l'aboutissement des négociations, et je sais que ce sont les parties qui ont réclamé au ministre cette prolongation d'un mois, est en partie due au fait de l'incertitude concernant l'achat par Lavalin d'UTDC?

**M. Hanigan:** Non. Les négociations achoppent sur le prix.

**M. Angus:** Je suis heureux de vous l'entendre dire.

Il y a une autre question que j'aimerais aborder brièvement et elle fait suite à certaines des autres questions. Depuis mon arrivée à Ottawa, j'ai été en mesure d'utiliser plus souvent VIA RAIL que lorsque j'étais à Thunder Bay pour une simple question de temps. Une des choses qui me frustrent vraiment et ce n'est pas simplement une attaque contre VIA RAIL, je pourrais dire la même chose au sujet de Nordair, est le fait qu'on ne puisse réserver une place; il faut faire la queue comme un troupeau pendant je ne sais combien de temps, surtout à la gare de Toronto pour avoir une place. On voit des familles entières avec leurs enfants faire la queue et si le train a du retard, vous pouvez encore ajouter une demi-heure ou une heure. Je ne pense pas que cela soit vraiment le bon moyen pour attirer la clientèle. Allez-vous changer le système afin qu'on puisse enfin réserver des places?

[Texte]

**Mr. Hanigan:** I am in agreement with you, and it is one of the projects that we have at the present time in marketing and information services, to try to come up with a system so that we will be able to select a seat, a reserved seat. We will have an experiment on that this fall—

**Mr. Pateneau:** Montreal-Toronto.

**Mr. Hanigan:** —a manual system, but if it works out well then we will put it on computer.

• 1045

**Mr. Angus:** I have one final question, Mr. Chairman. I realize that this may change with the implementation of Bill C-97, but when you are charged a fee for using trackage, whether it is by CP or CN, under the current regime or under the proposed one, are you charged an average cost so that no matter where VIA travels in Canada it is the same per-mile cost, or are you charged more based on their actual costs? In other words, are you charged more to go through the Rockies than to go to Thunder Bay?

**Mr. J. Hanna (Vice-President, Finance and Administration, VIA Rail):** First of all, the charges are based on the costing regulations, R-6313, and it is in effect an average cost on a system-wide basis.

**Mr. Angus:** Okay. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Angus. Mr. Gray.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Hanigan, I would like to discuss for a minute the VIA policy regarding either opening new stations or new station stops. I believe you are familiar with the eastern part of Quebec, notably the Gaspésie. Before the summer of 1984 there was a lot of politicking going on and a lot of arrangements made, which I presume were made under the table, and a number of our stations were closed. I must say at the same time that I congratulate VIA and CN for the fact that the stations that were not being used were sold to local communities, were fixed up as community halls and centres; that part of it worked out quite well.

To refer to one particular case, the small town of Caplan, their station was closed. But from the figures that community has shown me in terms of ticket sales and what not, they were not only a whistle stop by VIA. I would assume that if we are talking about being cost-effective then when it can be shown that a stop is necessary and in the long run is profitable for VIA, if you have a policy and say okay we want to expand to get more travellers and if it takes five minutes more we will make a stop at one particular station . . .

**Mr. Hanigan:** Your are right. I believe the decision was made in 1984. The decision was made at that time to invest

[Traduction]

**M. Hanigan:** Je suis tout à fait d'accord avec vous, et un de nos projets actuels dans les services de commercialisation et de renseignements est de trouver un système qui permettra de choisir une place, de réserver une place. À titre expérimental, nous mettrons en place cet automne . . .

**M. Pateneau:** Sur la ligne Montréal-Toronto.

**M. Hanigan:** . . . un système manuel, et s'il fonctionne bien, nous l'informatiserons.

**M. Angus:** J'aurais une dernière question à poser, monsieur le président. Je sais que cela pourrait fort bien changer lorsque le projet de loi C-97 sera adopté, mais lorsque le CP ou le CN vous facturent des frais d'utilisation pour leurs voies, dans le cadre du régime actuel ou du nouveau régime, ces frais d'utilisation représentent-ils une moyenne, s'agit-il du même chiffre par mille quel que soit l'endroit au Canada ou VIA circule, ou le chiffre représente-t-il davantage les frais d'exploitation réels? En d'autres termes, cela vous coûte-t-il plus cher de traverser les Rocheuses que d'aller à Thunder Bay?

**M. J. Hanna (vice-président, Finances et Administration, Via Rail):** Tout d'abord, cette facturation est effectuée conformément au règlement R-6213 et il s'agit bien d'un chiffre moyen valable pour l'ensemble du système.

**M. Angus:** D'accord. Je vous remercie, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Angus. Monsieur Gray.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Merci, monsieur le président. Monsieur Hanigan, j'aimerais parler quelques instants avec vous de la politique de VIA sur l'ouverture de nouvelles gares ou de nouveaux arrêts. Vous connaissez bien je pense la région est du Québec, et en particulier la Gaspésie. Avant l'été 1984, il y avait beaucoup de politicoïeries et également beaucoup d'ententes conclues, sous la table j'imagine, ce qui se traduit par la fermeture d'un certain nombre de nos gares. Je dois d'ailleurs ajouter que je félicite VIA et le CN pour la façon dont ils s'y sont pris pour vendre aux agglomérations les gares qui n'étaient plus utilisées, ce qui a permis à ces gares d'être converties notamment en centres communautaires et, donc, cette partie du programme a donné de fort bons résultats.

Pour vous parler d'un cas d'espèce, la gare de la petite ville de Caplan a été fermée. Mais d'après les chiffres que les gens de l'endroit m'ont montrés, notamment le nombre de billets vendus, cette gare ne représentait pas seulement une simple halte pour VIA. Je dois conclure que si nous voulons parler de rentabilité, lorsqu'on peut prouver qu'une halte est nécessaire et qu'à long terme elle peut être rentable pour VIA, si vous avez une politique et si vous dites d'accord, nous voulons prendre de l'expansion, nous voulons multiplier le nombre de voyageurs et si cela nous prend cinq minutes de plus, nous allons faire une halte à cette gare . . .

**M. Hanigan:** Vous avez raison. C'est une décision qui a été prise je crois en 1984 et il avait, à l'époque, été décidé d'inves-



[Text]

several million dollars in the lower St. Lawrence and the Gaspé area to invest in the reconstruction or rebuilding or renovation of the stations. There was a decision or two decisions by the CTC to that effect. Although I was not at VIA at that time, I believe there were public hearings on the subject. So the people concerned had the opportunity to express themselves, and it is the CTC that made the decision to close those stations.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** But in terms of VIA management today—and I use that as an example only, because I think it has happened across Canada—if a community can show in numbers that it is profitable for you people to make an extra stop, and I am not talking about 10 or 15 extra stops, but one stop in a 200 mile distance, are you people open to look into these?

**Mr. Hanigan:** We are interested in having as many people as possible ride the system. If proof can be made to us that it would be to our advantage and to the public's advantage to have an additional stop, we are ready to look into it.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Which brings me to my second question, Mr. Hanigan. With the renovations that were begun in eastern Quebec, the lower St. Lawrence and the Gaspésie, and I would assume probably in the Maritimes, am I correct in understanding that with the VIA logo and your colours we are talking in terms of dark yellow, white, and dark blue, *bleu foncé*?

**Mr. Hanigan:** The VIA colours are gold and grey.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** The point I am trying to make, sir, is that in the renovations of the stations or in a distance of about I guess 400 miles, we get light peaches, we get light pale greens. There is nothing that strikes the identity—and I guess I am trying to play the part of a marketing specialist for you people—that when you drive by a station with one set of colours and New Carlisle has another set of colours and there is nothing . . . Day & Ross Transportation are orange and black. CP have their colours. Regardless of what the colour is, I do not think the stations in our area really identify VIA as being a national carrier.

• 1050

**Mr. Hanigan:** Yes. Well, I will ask some questions about that. I know that in certain communities, because of the community involvement, they prefer having certain colours. I know, for example, that at the Sherbrooke station, which was renovated, there were representations made to use certain colours on the station. But I guess there are lots of advantages to always having the same colours, and it is a point I will look into.

[Translation]

tir plusieurs millions de dollars dans la région du Bas-Saint-Laurent et en Gaspésie et d'affecter cet argent à la reconstruction ou à la rénovation des gares. La CCT a effectivement pris une ou deux décisions dans ce sens. Même si je ne travaillais pas encore pour Via à l'époque, je crois savoir qu'il y avait eu des audiences publiques à ce sujet. Tous les intéressés ont ainsi pu prendre la parole et c'est la CCT qui avait décidé de fermer ces gares.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Mais du point de vue de la gestion à Via—et ce n'est qu'un exemple que je donnais parce que c'est le genre de chose qui s'est répétée un peu partout au Canada—si une agglomération peut vous prouver chiffres en main qu'il est rentable pour vous de vous y arrêter, et je ne parle pas de 10 ou de 15 arrêts supplémentaires, mais bien d'un seul arrêt sur un tronçon de 200 milles, est-ce que vous êtes favorablement disposé à envisager la chose?

**M. Hanigan:** Ce que nous voulons, c'est qu'il y ait le plus de voyageurs possible qui empruntent nos lignes. Si on peut nous prouver que nous aurions intérêt, que la population aurait intérêt, à ce qu'il y ait un arrêt supplémentaire, nous sommes tout disposés à envisager la chose.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Voilà qui embraye sur ma deuxième question, monsieur Hanigan: Avec toutes les renovations qui viennent d'être entreprises dans la partie est du Québec, dans le Bas-Saint-Laurent et en Gaspésie, et j'imagine probablement aussi dans les Maritimes, dois-je conclure qu'avec le logo de VIA et vos couleurs distinctives, on y travaille bien en jaune foncé, en blanc et en bleu foncé?

**M. Hanigan:** Les couleurs distinctives de VIA sont gris et or.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Ce que j'essaie de vous faire comprendre, monsieur, c'est que suite à toutes les renovations des gares qui ont eu lieu sur un tronçon d'environ 400 milles, nous avons maintenant comme couleurs toute la palette, depuis l'abricot jusqu'au vert pâle. Ainsi, il n'y a rien qui vienne rappeler les couleurs distinctives de VIA—et j'imagine que je joue un peu ici le rôle d'un spécialiste en marketing qui travaillerait pour vous—rien donc qui vous permet de reconnaître les gares de VIA étant donné que lorsque vous passez par une gare vous voyez une série de couleurs données et qu'à la suivante, celle de *New Carlisle*, c'est tout différent . . . Les couleurs de *Day & Ross Transportation* sont orange et noir. Le CP a ses couleurs. Quelle que soit la couleur, je ne pense pas que les gares, dans notre coin, permettent vraiment d'identifier VIA comme étant notre transporteur national.

**M. Hanigan:** Je vais me renseigner là-dessus. Je sais que dans certaines localités, les citoyens ont exprimé leur préférence pour certaines couleurs. Par exemple, à la gare de Sherbrooke que l'on a rénovée, il y a eu des démarches pour qu'on utilise certaines couleurs. Je suppose qu'il y a beaucoup d'avantages à toujours utiliser les mêmes couleurs, et j'en prends note.

[Texte]

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Gray. Mr. Tobin.

**Mr. Tobin:** Thank you, Mr. Chairman. I want to raise a question regarding what VIA's policy is during breakdowns of trains, because I have had similar mixed experience with breakdowns as well. And I can tell you that I come from the Province of Newfoundland, where we do not have any passenger cars, and where people used to say that one of the reasons it ran so badly on occasion in the latter years was that it was part of the design to make people so fed up with the service that the government of the day would get rid of it and nobody would complain too much.

**The Chairman:** Benign neglect is the phrase.

**Mr. Tobin:** Benign neglect. I want to know what the policy of VIA Rail is. I do not regard this as a bitching about isolated incidents, because there are enough breakdowns and enough stories going around among people who travel the trains that it happens frequently.

Let me tell you about my experience. I was on a train that broke down outside of Toronto. I think it was a hermetically-sealed car that cannot be opened by using an automatic means when the train breaks down, because there is no power. So they have to find some way of winching the doors open. We sat in the train for two and a half to three hours, without the doors being opened, without anybody telling us how long we were going to be broken down, without anybody telling us whether or not another train was coming, without the doors being opened.

Finally, somewhere along the line, somebody managed to get out, because the crew disappeared. And some enterprising passengers went up to the front, cracked open several gallons of red and white wine and some cups, when it got hot enough on the train—and I am not kidding—and began serving the passengers. And one of the funniest things I saw was some lady begin to give one of the other passengers hell, saying, "It is about bloody time you arrived with refreshments and told us what was going on". And the person responded, "Do not blame me, lady, I am just a passenger just like you. Now, do you want a cup of wine?" And this is the kind of environment that prevailed.

Let me say to you that if I could remember who those people were, and I cannot, they should be sent a letter of commendation for the only relief that passengers got, after three hours of sitting on a bloody railroad track in a sealed train that was progressively getting hotter—and even as a smoker, I can tell you it was beginning to get a little light in that cabin.

I want to know, and I am quite serious... That night I swore I would come back and begin to pick the Chamber apart, desk by desk, I was so angry. But I am not angry now, as you can tell. I appreciate VIA Rail service and I want to see it preserved. I do not want to see benign neglect get to it.

What is the policy? Surely there is a policy. A lot of us were wondering, because it was at the time of some of the accidents, whether or not we were about to be rear-ended. But nobody

[Traduction]

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Gray. Monsieur Tobin.

**M. Tobin:** Merci, monsieur le président. Je voudrais que vous me parliez de la politique de VIA concernant les pannes de train, car j'ai connu certaines expériences désagréables pour ma part également. Je suis de Terre-Neuve, et il n'y a pas dans cette province de wagons de passagers. Les gens avaient coutume de dire que le service était si mauvais en dernier parce qu'on cherchait délibérément à dégoûter les gens du service si bien qu'une fois que le gouvernement déciderait de le supprimer, il n'y aurait pas de plaintes très véhémentes.

**Le président:** Cela s'appelle laisser les choses à vau-l'eau.

**M. Tobin:** C'est cela. Je voudrais toutefois connaître la politique de VIA Rail à cet égard. Il ne s'agit pas ici de plaintes concernant des faits isolés car il y a assez de pannes pour prouver que cela se produit fréquemment et nombreux sont ceux qui ont une petite histoire à raconter à cet égard.

Je vais vous raconter la mienne. J'étais à bord d'un train qui est tombé en panne à l'extérieur de Toronto. J'étais dans un wagon fermé hermétiquement que l'on ne pouvait pas ouvrir en activant le mécanisme automatique car quand le train est tombé en panne, il y a eu panne d'électricité. Il fallait donc trouver une façon d'ouvrir les portes mécaniquement. Nous avons donc attendu deux heures et demie, avant qu'on puisse ouvrir les portes, sans que personne nous dise combien de temps cela allait durer, sans que personne nous dise si un train venait dans l'autre sens.

Pour finir, à un moment donné, quelqu'un a réussi à sortir et tout l'équipage a disparu. Un passager débrouillard s'est avancé, et il a trouvé quelques gallons de vin blanc et rouge et des tasses, et quand la température du train est devenue presque intolérable, il a commencé à servir du vin aux autres passagers. Fait amusant, j'ai vu une dame qui s'est mise alors à apostropher un autre passager en lui disant: «Il est grand temps que vous nous apportiez des rafraîchissements et que vous nous disiez ce qui se passe». Le passager a répondu: «Ne vous attaquez pas à moi, madame, je suis tout aussi passager que vous. Voulez-vous une tasse de vin?» Voilà donc l'atmosphère qui régnait.

J'aimerais bien pouvoir me souvenir du nom de ces gens car je leur enverrais une lettre de recommandation pour les féliciter d'avoir donné aux passagers le seul réconfort qu'ils ont reçu pendant ces trois heures d'attente dans un wagon fermé qui devenait de plus en plus chaud... Même moi qui suis fumeur, je puis vous dire que je commençais à me sentir un peu étourdi.

Très sérieusement, je voudrais savoir... Ce soir-là je me suis juré de faire un saccage à la Chambre, pupitre par pupitre, tellement j'étais en colère. Je ne suis plus furieux, comme vous pouvez le constater. Je puis apprécier le service qu'offre VIA RAIL et je voudrais qu'il soit maintenu. Je ne veux pas que les choses aillent comme cela à vau-l'eau.

Quelle est la politique? Je suis sûr qu'il y a une politique. Comme c'était à une époque où il y avait eu beaucoup d'accidents, nous nous demandions si un autre train allait nous



[Text]

could tell us. Nobody knew. We finally ended up on the track for a half-hour, and another train showed up—after three hours of waiting. So what is the policy, sir? Is there one?

**Mr. Hanigan:** Well, first of all, I cannot understand why you could not open the doors. Those doors will open very easily under any conditions. So there is certainly no reason why the doors would not open.

**Mr. Tobin:** They told us they had no power and they could not open them. They finally got some kind of a winch later on and cranked it open.

**Mr. Hanigan:** I never heard of that.

**Mr. Tobin:** It is a hermetically-sealed car; it is all operated by power. Once it loses power, they do not open.

**Mr. Guiney:** I presume you are referring to the LRC.

**Mr. Tobin:** I am just a passenger.

**Mr. Guiney:** The fact is that even the LRC trains, while the doors are automatic and cannot be opened during passage, in a stationary position, whether it is an emergency situation or a regular stop, the doors can be opened manually as well as electrically.

**Mr. Tobin:** Well, it was finally opened manually, but two and a half hours later.

**Mr. Guiney:** It is not done with a crank. It is done as a result of pulling the emergency cord and moving the door out of the way. It takes it off its electrical seal.

**Mr. Tobin:** Tell me, what are the instructions you give your employees in that kind of situation? That is my question. I am telling you what the answer I and dozens of other passengers got—that they had lost power; they could not open the door. They finally manually, I am not sure how it happened, opened the door several hours later. What is the policy? We did not know what was going on. We sat on the track for two and a half to three hours before the doors were opened. We had passengers literally go in and raid your cookie closet and come up with jugs of wine, which was a great relief. I probably owe you 50¢ for a glass; I took one after a couple of hours. What is the policy?

• 1055

**Mr. Hanigan:** The policy to our staff is to advise the people on the train the reason for the delay, how long it is expected to last and to take care of the passengers.

**Mr. Tobin:** I want to bring to your attention that in this case, on a full train, that did not happen. It was my impression that not only were we not advised what was going on, I do not think in all honesty that the employees of VIA Rail could find out what the hell was going on either.

[Translation]

emboutir par l'arrière. Personne ne pouvait nous renseigner. Personne n'était au courant. Quand nous avons pu sortir, nous avons attendu sur la voie une demi-heure et un autre train est arrivé... c'était après trois heures d'attente. Monsieur, quelle est la politique? Y en a-t-il une?

**M. Hanigan:** Tout d'abord, je ne comprends pas pourquoi vous ne pouviez pas ouvrir les portes. Ces portes peuvent s'ouvrir très facilement dans n'importe quelles conditions. Il n'y a donc aucune raison de ne pas avoir ouvert les portes.

**M. Tobin:** On nous a dit qu'il n'y avait pas d'électricité et qu'on ne pouvait pas ouvrir les portes. On s'est ensuite servi d'un treuil pour les ouvrir mécaniquement.

**M. Hanigan:** Je n'ai jamais entendu parler d'une telle chose.

**M. Tobin:** Il s'agissait d'un wagon fermé hermétiquement. Tout fonctionne à l'électricité. Une fois qu'il n'y a plus d'électricité, les portes ne s'ouvrent pas.

**M. Guiney:** Je pense que vous parlez ici du train LRC.

**M. Tobin:** Je n'étais que passager.

**M. Guiney:** Même dans les trains LRC, même si les portes sont automatiques et ne peuvent pas être ouvertes quand le train est en mouvement, en position stationnaire, qu'il s'agisse d'une situation d'urgence ou d'un arrêt routinier, les portes peuvent être ouvertes manuellement, aussi bien qu'à l'électricité.

**M. Tobin:** Eh bien on a réussi à le faire à la main, mais il a fallu deux heures et demie.

**M. Guiney:** Et on ne le fait pas avec un treuil. Il faut tout simplement activer la manette d'urgence et pousser la porte. Cette manette neutralise le verrouillage électrique.

**M. Tobin:** Quelle consigne donnez-vous à vos employés dans l'éventualité d'une telle situation? Voilà ma question. Je vous ai dit quelle réponse on nous avait donnée à moi et à une douzaine d'autres passagers... il n'y avait plus d'électricité et on ne pouvait pas ouvrir la porte. Au bout du compte, plusieurs heures plus tard, on a réussi à ouvrir la porte à la main. Je ne sais pas très bien comment on s'y est pris. Quelle est la politique? Nous ne savions pas ce qui se passait. Nous sommes restés pris dans le train pendant deux heures et demie ou trois heures avant que l'on n'ouvre les portes. Certains passagers ont fait une rafle dans votre garde-manger, emportant des bouteilles de vin, ce qui nous a permis de nous désaltérer un petit peu. Je vous dois sans doute 50c. pour le verre que j'ai pris au bout de quelques heures. Quelle est donc votre politique?

**M. Hanigan:** Le mot d'ordre pour notre personnel, c'est d'aviser les passagers du motif du retard et de sa durée probable, et de s'occuper d'eux.

**M. Tobin:** Je tiens à vous faire savoir que, dans ce cas-ci, le train était plein et rien de tel n'a été fait. Non seulement on ne nous a pas expliqué ce qui se passait, mais j'ai la très nette impression que les employés de VIA Rail eux-mêmes ne savaient pas ce qui se passait.

[Texte]

**Mr. Hanigan:** It is unfortunate; you should have dropped me a line and we would have looked into it right away.

**Mr. Tobin:** I can drop you a line on the specific incident and the specific day. But I just say to you that if that kind of incident continues without the company taking, I think, a very serious look . . . This is two Members of Parliament—

**Mr. Hanigan:** Right.

**Mr. Tobin:** It is not bad when it is a small group where this has happened. If that kind of incident continues then from a PR point of view you can paint your buildings the brightest colours in the world, but if the people sitting on the trains are not being served—in the case of a breakdown it happens and we understand that—but at least are not given information, at least are not assured . . . People were asking whether they should should get off the track, get off the vehicle, whether another train was coming. They did not know and your employees did not provide that information.

**Mr. Hanigan:** We certainly appreciate . . .

**The Chairman:** Thank you, Mr. Tobin. Mr. Clifford, what is your point of order?

**Mr. Clifford:** I just said that this is heightening the problem we talked about earlier, and I think it has to come to a head here—

**Mr. Hanigan:** Yes.

**Mr. Clifford:** —that we cannot wait six months to January 1. I think you have to realize now that your new staff—the new VIA staff—understands the memorandum and the memo of operations, but the other staff does not.

The CN employees do not understand what they are supposed to do. I think this is another example. This is a small group and I urge you to get the manual out to the part-time employees or whatever kind of employees they are, the people who work on your trains who are not VIA employees. Make sure they know.

**Mr. Hanigan:** We certainly appreciate being advised as soon as possible after an incident like that and we will take steps. If they were not our own employees who were concerned, we will make representation with their employers.

**The Chairman:** Mr. Tobin and Mr. Hanigan, if you have the facts, you can get the facts and send them a direct letter on that—

**Mr. Tobin:** Sure.

**The Chairman:** —and again, you are going to have a chance to see the officials when some of us are here on the VIA Rail bill.

[Traduction]

**M. Hanigan:** Cela est très malheureux. Vous auriez dû m'écrire et je m'en serais tout de suite occupé.

**M. Tobin:** Je peux vous envoyer un petit mot vous donnant le détail de l'incident en question, la date, etc. Je tiens cependant à vous dire que, si ce genre d'incident se répète sans que la société n'examine de très près . . . deux députés . . .

**M. Hanigan:** Oui.

**M. Tobin:** Ce n'est pas trop grave lorsqu'il ne s'agit que d'un tout petit groupe de personnes. Mais, si ce genre d'incident continue de se produire, cela ne va en rien aider votre cause en matière de relations publiques. Vous pouvez choisir les couleurs les plus gaies pour vos bâtiments, mais, si les gens assis dans les trains ne sont pas servis—dans le cas de problèmes techniques, ce qui arrive, c'est différent, et nous comprenons cela—mais il faudrait au moins leur donner des renseignements, les rassurer . . . les gens se demandaient s'ils devaient descendre du train, s'ils devaient s'éloigner des voies, si un autre train allait venir. Ils ne savaient pas du tout ce qui se passait et vos employés ne leur ont fourni aucun renseignement.

**M. Hanigan:** Nous comprenons . . .

**Le président:** Merci, monsieur Tobin. Monsieur Clifford, à quel propos voulez-vous invoquer le Règlement?

**M. Clifford:** Tout ce que j'ai dit, c'est que cela fait davantage ressortir le problème dont nous avons discuté tout à l'heure, et il me semble qu'il faut crever l'abcès ici . . .

**M. Hanigan:** Oui.

**M. Clifford:** . . . nous ne pouvons pas attendre encore six mois, nous ne pouvons pas attendre jusqu'au premier janvier. Il me semble que vous devez reconnaître que vos nouveaux employés—les nouveaux employés de VIA Rail—comprennent la note de service et la note explicative sur la marche à suivre, mais les autres employés ne sont pas au courant.

Les employés du CN ne comprennent pas ce qu'ils sont censés faire. Ce qu'on vous a donné, ce n'est qu'une autre illustration du problème. Il s'agit d'un tout petit groupe de personnes, et je vous exhorte à remettre des exemplaires du manuel aux employés à temps partiel et à tous les autres employés qui travaillent sur vos trains mais qui ne sont pas des employés de VIA Rail. Faites en sorte qu'ils soient tous au courant.

**M. Hanigan:** Quand un incident comme celui-là se produit, nous tenons à le savoir le plus rapidement possible, ce qui nous permet de prendre des mesures. Si les personnes concernées ne sont pas nos propres employés, nous communiquerons avec leur employeur.

**Le président:** MM. Tobin et Hanigan, si vous êtes au courant de tous les faits, vous pourriez peut-être les exposer dans une lettre . . .

**M. Tobin:** Certainement.

**Le président:** Et je tiens, d'autre part, à souligner que vous aurez l'occasion de rencontrer certains des responsables de VIA Rail lorsque nous nous réunirons pour examiner le projet de loi sur VIA Rail.



*[Text]*

Are you through on that? It was very interesting; there are some very interesting situations here today. I must say, Mr. Hanigan, you have had more members around the table on this hearing than we have had for many other hearings. So I have Mr. Taylor.

**Mr. Taylor:** Yes. Thank you very much, Mr. Chairman. A lot of people have been telling their experiences. I do not like DC-9s and if possible I get off the plane in Toronto and take the VIA Rail or a Voyageur bus, so I have been using the trains quite often. It is complimentary, of course, so it saves money for the government; and we are trying to reduce the deficit, so it all works out fine.

My experience has not been like some of those others. I go down to the station on Saturday night, pick up my ticket and get on the train in the morning. I have never had any difficulty, except once they told me the train was completely loaded. Well, it was completely loaded and there were no seats so I said I would go by Voyageur and I did. I found the officers in the Toronto station just excellent to get along with. They try to oblige you.

Now on the train, I have been very, very happy with what happens on VIA Rail between Ottawa and Toronto or Toronto and Ottawa. There is a loud voice that comes over and tells you more than you really want to know. It is good information; I think it is good public relations. I find the people who are serving the coffee and so on very courteous in either language. I think you are really to be commended on what you are doing on that train.

The only thing that does irritate me still a little is that there is too long a stop at one or two places. Now I guess there is some reason for that. It means it takes about five hours to get from Toronto to Ottawa, or just under five hours; on the Voyageur bus it is four and a half if you take the super express, as there are no stops. So it is just a little irritating. But nevertheless the times are good and so on.

• 1100

I just thought I should mention that, because we have been hearing the bad parts so many times that there are some good parts too that you should be commended on.

One other thing I would like to say, Mr. Chairman. When we were out at Expo we went to the various shows in the pavilions, and in my view VIA Rail had one of the best shows we saw that day. That lad who did the monologue, later I believe the same man was out painting a car—at least, it looked exactly like the same man—but he was just excellent in the monologue, and I think his wages should be increased.

*[Translation]*

Avez-vous terminé? C'était très intéressant. Il a été question ici aujourd'hui d'un certain nombre de situations fort intéressantes. Sachez également, monsieur Hanigan, que votre comparution aujourd'hui aura regroupé autour de la table plus de députés que nous n'en avons jamais vus ici dans le cadre d'autres enquêtes. La parole est maintenant à M. Taylor.

**M. Taylor:** Merci beaucoup, monsieur le président. Beaucoup de gens ont raconté leurs aventures. En ce qui me concerne, je n'aime pas les DC-9 et, si cela m'est possible, je descends de l'avion à Toronto et je prends un train de VIA Rail ou un autobus Voyageur. Je prends souvent le train. Etant donné, bien sûr, que c'est un service que je ne paie pas, cela économe de l'argent au gouvernement. Comme nous essayons de réduire le déficit, cela arrange tout le monde.

Mon histoire à moi est différente de celle des autres qui ont parlé jusqu'ici. Je me rends à la gare le samedi soir pour chercher mon billet et je prends le train le lendemain matin. Je n'ai jamais eu de problème, sauf une fois, lorsqu'on m'a dit que le train était plein. Il n'y avait plus de place et j'ai donc dit au préposé que j'allais prendre le bus Voyageur, ce que j'ai fait. Les préposés à la gare de Toronto ont été très gentils avec moi. Ils ont fait tout leur possible pour m'aider.

Pour en revenir au train, je suis très satisfait du service que j'ai eu sur VIA Rail entre Ottawa et Toronto et Toronto et Ottawa. Il y a une voix forte qui vous communique par haut-parleur plus de renseignements qu'il ne vous en faut. Les renseignements fournis sont bons, et c'est très bien sur le plan des relations publiques. D'autre part, ceux et celles qui servent le café, etc., sont très courtois, et ce, dans les deux langues officielles. Je pense qu'il faut vous féliciter pour ce que vous faites sur ce train.

La seule chose qui m'irrite toujours un petit peu, c'est qu'à un ou deux endroits, les arrêts prévus sont toujours trop longs. Mais j' imagine qu'il y a une raison à cela. En train, il faut compter cinq heures ou un petit peu moins pour se rendre de Toronto à Ottawa. Si vous prenez le super express Voyageur, il n'y a pas d'arrêt, et il ne faut que quatre heures et demie. C'est donc un petit peu irritant. Quoi qu'il en soit, l'horaire est respecté, etc.

J'ai tenu à vous expliquer cela, car l'on entend toujours parler des aspects négatifs, et il y a un certain nombre d'aspects positifs pour lesquels il conviendrait de vous féliciter.

Il y encore autre chose que j'aimerais dire, monsieur le président. Lorsque nous avons visité Expo, nous avons fait le tour des différentes expositions montées dans les pavillons, et d'après moi, l'exposition de VIA Rail était parmi les meilleures que nous ayons vues ce jour-là. Le jeune homme qui faisait le monologue... Il me semble que j'ai vu le même homme un peu plus tard en train de peindre une voiture, en tout cas, cela lui ressemblait... il était vraiment excellent, et je pense que son salaire devrait être augmenté.

**Some hon. members:** Oh, oh!

**Des voix:** Oh, oh!

[Texte]

**Mr. Taylor:** He created more goodwill for VIA Rail than all the speeches the Minister can make across Canada. So I enjoyed that. One of the things they showed us after the—

**Mr. Ouellet:** Are you going to suggest that we raise the salary of the Minister?

**Mr. Taylor:** —show part, they took us through the cars that were renovated and I was very impressed with the renovation. The only thought that comes to my mind is has there been any study made as to the cost of renovation which makes those old cars look beautiful inside? Is there any study to show the difference between the cost of renovating or buying a new car?

**Mr. Hanigan:** You are probably referring to the train beside the station—

**Mr. Taylor:** Exactly.

**Mr. Hanigan:** —the Cranbrook train. It is owned by the Cranbrook Museum, and they are the ones who have raised the money to renovate and improve the appearance of those cars. But they are museum cars. They were hauled to Vancouver but they are going back to Cranbrook and will not go out again.

**Mr. Taylor:** I did not know that. I thought it was VIA Rail renovating them. They are certainly doing a beautiful job on that renovation.

The next point I would like to raise is some time ago you cut the train off from Calgary to Edmonton/Edmonton to Calgary, and properly so. The only thing that bothers me is why did it take so long to cut that train off? For at least a year you were getting three or four passengers a day on the train.

**Mr. Hanigan:** We had filed an application with the CTC and the CTC previously ordered us to keep the line in operation. It was only last year that finally the CTC accepted our request to discontinue that service.

**Mr. Taylor:** Was the CTC aware that so few people were using that train?

**Mr. Hanigan:** Yes. We made the presentation a few years back and it—

**Mr. Taylor:** Many people said there is no wonder the railway is going broke. One time I took the train; there were three of us. The train did not run, but they put us on a bus; they hired a bus to take the three of us—a 47-passenger bus—to take us from Calgary to Edmonton. The CTC should be charged all the expenses when they take that long to come to a decision. I was not happy to see the train removed, but when no one is using it what is the use of going on with the expense every day? It is just really nonsense.

The other thing I would like to deal with . . . Mr. Benjamin dealt with the subgrade of the road and the type of rail. When

[Traduction]

**M. Taylor:** Il a fait plus de bien à l'image de VIA Rail que ne pourrait le faire le ministre lui-même, s'il prononçait des discours d'un bout à l'autre du pays. J'y ai vraiment pris plaisir. L'une des choses qu'on nous a montrées après . . .

**M. Ouellet:** Allez-vous proposer également que l'on augmente le salaire du ministre?

**M. Taylor:** . . . après le petit topo, ils nous ont montré les voitures qui avaient été renovées, et j'ai été très impressionné par la qualité des travaux. La seule chose que je me suis demandée, c'est si l'on avait fait une étude au sujet du coût des travaux de rénovation nécessaires pour que ces vieux wagons soient si beaux à l'intérieur? A-t-on fait une étude pour savoir combien coûtent ces travaux de rénovation par rapport à l'achat de nouveaux wagons?

**M. Hanigan:** Vous parlez sans doute du train situé à côté de la gare . . .

**M. Taylor:** Précisément.

**M. Hanigan:** Il s'agit du train Cranbrook. Il appartient au Musée Cranbrook, et c'est celui-ci qui s'est occupé de trouver l'argent nécessaire pour rénover et remettre en état ces wagons. Il s'agit de pièces de musée. On les a fait venir jusqu'à Vancouver, mais ces wagons vont retourner à Cranbrook d'où ils ne bougeront plus.

**M. Taylor:** J'ignorais cela. J'avais pensé que c'était VIA Rail qui les avait renovés. Ils font un excellent travail de rénovation.

J'aimerais maintenant passer à autre chose. Il y a quelque temps, vous avez supprimé le train qui assurait la liaison Calgary—Edmonton, Edmonton—Calgary, et c'était tout à fait justifié. La seule question que je me pose, c'est pourquoi vous avez attendu si longtemps avant de supprimer ce train. Depuis au moins un an, il n'y avait plus que trois ou quatre passagers par jour sur ce train.

**M. Hanigan:** Nous avons déposé une demande auprès de la Commission canadienne des transports et celle-ci nous avait ordonné de maintenir cette ligne. Ce n'est que l'an dernier que la CCT nous a enfin permis de supprimer ce service.

**M. Taylor:** Les gens de la CCT savaient-ils que très peu de gens se servaient de ce train?

**M. Hanigan:** Oui. Nous leur avons expliqué toute la situation quelques années auparavant et . . .

**M. Taylor:** Beaucoup de gens disaient à l'époque qu'à cause de ce genre de choses, il ne fallait pas s'étonner de voir que le chemin de fer était au seuil de la faillite. Je me souviens d'une fois où j'ai pris le train. Nous étions trois. Le train n'allait pas faire le trajet, et ils nous ont fait prendre un autobus. Nous n'étions que trois, mais ils ont loué un bus de 47 plus pour nous amener de Calgary à Edmonton. Étant donné que la CCT a pris si longtemps avant de rendre une décision, c'est elle qui devrait payer tous ces frais. Je n'étais pas heureux de voir le train supprimé, mais si personne ne s'en sert, à quoi bon dépenser de l'argent chaque jour. Cela me semble absurde.

Il y a encore autre chose dont j'aimerais discuter . . . M. Benjamin a parlé tout à l'heure de la couche supérieure de



[Text]

you improved the subgrade on parts of the line between Toronto and Ottawa, did you build the subgrade so that it is going to stand there almost forever? Or are we continually breaking up our subgrade to add more strength to the subgrade?

**Mr. Hanigan:** I will ask Mr. Guiney to reply to that.

**Mr. Guiney:** The upgrade of the line between Ottawa and Toronto, or more particularly between Federal and Brockville, the subgrade was designed so that it would remain in place for some considerable number of years without any more attention. What is required on occasion is to upgrade the ballast and replace ties. But the subgrade is there to stay.

**Mr. Taylor:** I am glad to hear that. For many years the Government of Alberta was putting blotter-top roads and putting tar or asphalt on top of an inadequate subgrade. Consequently they were forever patching it, until we adopted a policy where we would build the subgrade properly. That subgrade then lasts for years. You have to put on a base for surfacing, but you do not have to redo the subgrade. Is that common policy in your ... ?

• 1105

**Mr. Guiney:** The infrastructure across Canada, if you will recall, is owned by both CN and CP. However, when they do work for themselves, they do it to their specific standard, which includes subgrade. Of course, when they do work for us, they maintain that same standard, which is a subgrade standard.

**Mr. Taylor:** I am glad to hear that. I think it is a waste of money to build an inadequate subgrade. You can do anything on the top afterwards if you have an adequate subgrade.

I have just one other point in connection with the steel. Different standards of steel are used. What is your highest standard of steel to carry the fastest train you have? What type of steel do you use?

**Mr. Guiney:** It is 132-pound continuous-welded rail. The rail was rolled at Sydney, Nova Scotia.

**Mr. Taylor:** That is the very best.

**Mr. Guiney:** To my understanding, it is.

**Mr. Taylor:** Is that what is being used on the Ottawa ... ?

**Mr. Guiney:** Yes.

**Mr. Taylor:** Thank you very much.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Taylor. The last person on the first round is Mr. Robichaud.

[Translation]

plate-forme et du genre de rail utilisé. Lorsque vous avez amélioré cette couche de plate-forme à certains endroits le long de la ligne reliant Toronto et Ottawa, avez-vous fait en sorte qu'elle puisse durer indéfiniment, ou presque? Ou bien va-t-on sans cesse devoir la renforcer?

**M. Hanigan:** Je demanderais à M. Guiney de répondre à cette question.

**M. Guiney:** En ce qui concerne l'amélioration de la ligne entre Ottawa et Toronto, ou plutôt entre la capitale fédérale et Brockville, la couche supérieure a été conçue de façon à ce qu'elle reste en place pendant plusieurs années sans qu'on ait à y toucher. Tout ce qu'il faudra faire de temps en temps, c'est améliorer le ballast et remplacer les traverses de chemins de fer. Quant à la couche elle-même, elle ne va pas bouger.

**M. Taylor:** Je suis ravi d'entendre cela. Pendant de nombreuses années, le gouvernement de l'Alberta a construit des routes à revêtement de type buvard, et il mettait une couche de goudron ou d'asphalte sur une couche supérieure de plate-forme insatisfaisante. Il a sans cesse fallu faire des réparations par-ci par-là jusqu'à ce qu'on adopte une politique en vertu de laquelle les couches supérieures de plate-forme de route devaient être bien construites dès le départ. La sous-couche dure à ce moment-là pendant des années. Il faut mettre une base pour faire la surface, mais il n'est pas nécessaire de refaire la sous-couche. Est-ce une pratique courante dans votre ... ?

**M. Guiney:** Comme vous vous en souviendrez, l'infrastructure partout au Canada est la propriété du CN et du CP. Cependant, lorsqu'ils font des travaux pour eux-mêmes, il faut que le travail respecte certaines normes, ce qui s'applique également à la sous-couche. Lorsque les sociétés de chemins de fer font du travail pour nous, elles gardent les mêmes normes pour la sous-couche.

**M. Taylor:** Je suis heureux de l'apprendre. Je crois que c'est une perte d'argent que de construire une sous-couche de mauvaise qualité. On peut mettre n'importe quelle surface après, si la sous-couche est de bonne qualité.

J'ai une dernière question au sujet de l'acier. On utilise différentes qualités d'acier. Quelle est la meilleure qualité d'acier que vous utilisez pour les trains les plus rapides? Quelle sorte d'acier utilisez-vous?

**M. Guiney:** Nous utilisons des rails soudés de 132 livres, qui sont laminés à Sydney, en Nouvelle-Écosse.

**M. Taylor:** C'est la meilleure qualité qui existe.

**M. Guiney:** Que je sache, c'est exact.

**M. Taylor:** C'est l'acier qu'on utilise pour le trajet Ottawa ... ?

**M. Guiney:** Oui.

**M. Taylor:** Merci beaucoup.

**Le président:** Merci, monsieur Taylor. Le dernier intervenant au premier tour est M. Robichaud.

**[Texte]**

**M. Robichaud:** Merci, monsieur le président.

Le projet de loi C-97 va imposer certaines conditions de rendement à VIA Rail sur ses lignes avant décembre 1988, mais vous avez dit que le ministre pouvait vous accorder une période de grâce. On propose que le corridor soit tenu de couvrir 100 p. 100 des coûts et le Transcontinental 60 p. 100. Vous avez certainement eu le temps, depuis qu'on a fait cette proposition, d'examiner toutes les lignes. Savez-vous quelles lignes seront en mesure de rencontrer ces exigences? Croyez-vous que vous serez obligés d'abandonner certaines lignes régionales? Je pense aux lignes Halifax—Saint-Jean, Moncton—Campbellton, Moncton—Edmundston, Gaspé—Montréal. Avez-vous des données sur ces lignes?

**M. Hanigan:** Il y a des études et des simulations qui se font présentement. Il faut comprendre qu'il est difficile de concilier la comptabilité qui était tenue par CN et CP et la comptabilité dont il est question dans le projet de loi. Il y aura des rencontres, au cours des prochaines semaines, avec les gens de Transports Canada, et on tâchera d'établir une interprétation qui s'appliquerait à la définition figurant dans le projet de loi.

Nous ne pouvons dire que telle ou telle ligne pourrait disparaître avant que ces études et ces comparaisons d'interprétations de la définition ne soient terminées. Cela se fera au cours des prochaines semaines, avec les gens de Transports Canada.

**M. Robichaud:** Est-ce dire que vous aurez ces données avant la fin de juin et que vous pourrez alors faire une étude de toutes les lignes afin de voir lesquelles pourront être sauvées et lesquelles devront éventuellement être abandonnées?

**M. Hanigan:** Il va falloir que VIA s'entende avec les gens de Transports Canada afin de voir ce qui est admissible et ce qui ne l'est pas. Outre les cibles qui sont identifiées dans le projet de loi, il y a la définition, et il est difficile de déterminer ce que la définition représente en termes de dollars sur chaque ligne.

**M. Robichaud:** Pourriez-vous élaborer? Je ne comprends pas vraiment ce que vous voulez dire.

**M. Hanigan:** La définition porte sur ce qui peut être considéré comme une dépense directe. Je pense qu'on retrouve le mot «directe» dans le projet de loi, ou le mot «spécifique». Quelles dépenses peuvent être incluses selon la définition de «dépenses spécifiques»? C'est là qu'il y a des divergences, même chez nous. Certains croient que telles dépenses peuvent être considérées comme des dépenses spécifiques et d'autres non.

• 1110

Il devrait y avoir une entente avec Transports Canada concernant ce qui serait admissible et ce qui ne le serait pas.

**M. Robichaud:** Vous me dites que l'interprétation de ces définitions sera arrêtée au niveau de VIA Rail et des fonctionnaires de Transports Canada?

**M. Hanigan:** Il va certainement y avoir des discussions entre les deux parties.

**[Traduction]**

**Mr. Robichaud:** Thank you, Mr. Chairman.

Bill C-97 will impose some profitability requirements on VIA Rail's lines before December 1988. However, you have said the Minister could grant you a period of grace. The suggestion is that the corridor be required to cover 100% of its cost, and the Transcontinental 60%. You have certainly had the time to examine all the lines in Canada since this proposal was made. Do you know which ones will be able to meet these requirements? Do you think you will be forced to abandon some regional lines? I am thinking of the following lines: Halifax—Saint John, Moncton—Campbellton, Moncton—Edmundston and Gaspé—Montreal. Do you have any information about these lines?

**Mr. Hanigan:** Studies and simulations are being conducted at the moment. You must understand that it is difficult to reconcile CN and CP's accounting with the accounting proposed in the bill. We will be meeting with representatives from Transport Canada in the next few weeks, and we will try to determine the interpretation of the definition in the bill.

Until these studies and these discussions on the interpretation of the definition are concluded, we cannot say which lines could disappear. As I said, there will be meetings with officials from Transport Canada in the weeks ahead.

**Mr. Robichaud:** Does that mean that you will have this information before the end of June and that you will therefore be able to study all the lines to determine which can be saved and which may have to be abandoned?

**Mr. Hanigan:** VIA is going to have to reach an agreement with Transport Canada officials as to which costs are eligible and which are not. Beyond the targets set in the bill there is the definition, and it is difficult to determine the dollar implications of the definition for each line.

**Mr. Robichaud:** Could you explain further, please? I do not really understand.

**Mr. Hanigan:** The definition refers to costs which may be considered direct costs. I think the word "direct" or "specific" appears in the bill. As to what costs could be included under the definition of "specific costs", there are differences of opinion, even within VIA. Some think that such and such costs can be considered specific costs, while others do not.

There should be an agreement with Transport Canada as to which costs are covered, and which are not.

**Mr. Robichaud:** Do you mean that the way in which these definitions will be interpreted will be determined by VIA Rail and Transport Canada officials?

**Mr. Hanigan:** There will certainly be discussions between the two parties.



[Text]

**M. Robichaud:** Donc, votre interprétation de la définition pourrait signifier l'abandon de certains services et le maintien de certains autres?

**M. Hanigan:** L'interprétation de la définition est très importante dans l'établissement des coûts.

Le paragraphe 14(2) du projet de loi dit:

(2) Pour l'application du paragraphe (1), on entend par «frais spécifiques» l'ensemble des frais engagés par la Société pour un service, y compris tous les paiements faits à une compagnie de chemin de fer, à l'exception de ceux effectués...

C'est l'application de cela qui permet...

**M. Robichaud:** La définition n'est pas assez claire pour vous permettre d'établir...

**M. Hanigan:** ... d'établir ce que sont les coûts spécifiques de telle ou telle ligne. C'est toujours sujet à l'interprétation de celui qui fait la comptabilité. On voudrait être bien sûrs que notre façon de calculer les frais sera reconnue par le ministère.

**M. Robichaud:** M. Cochrane vous a posé une question sur les ateliers du CN à Moncton. Il se fait un certain travail à Moncton. J'y suis allé vendredi dernier et j'ai vu de l'équipement de VIA. Vous dites que vous ferez faire des réparations et que vous ferez un appel d'offres. Dans combien de temps irez-vous en appel d'offres? Est-ce que Moncton pourrait se voir complètement privé du travail de VIA si son offre n'était pas la plus basse?

**M. Hanigan:** VIA a l'intention de faire exécuter le plus de travail possible à l'extérieur, sur une base contractuelle. On croit qu'il y a des économies à réaliser.

Pour l'instant, les ateliers de Montréal, qui étaient autrefois exploités par le CN, sont exploités par le personnel de VIA. Le personnel du CN a été transféré à VIA l'été dernier. On travaille dans les locaux que le CN occupait antérieurement. Lorsque VIA aura son propre atelier, et plus particulièrement la phase II de son atelier, il ne nous sera plus nécessaire d'aller aux ateliers CN, et nous commencerons alors à faire fabriquer les composantes sur une base contractuelle à l'extérieur. Cela viendra lorsque la phase II de l'atelier de Montréal sera complétée.

**M. Robichaud:** Vous n'avez aucune idée...

**M. Hanigan:** J'espère qu'il y aura moyen d'entreprendre la phase II l'an prochain. Cela représente à peu près 12 mois de travail. Ce sera probablement terminé vers 1988.

**M. Robichaud:** Merci, monsieur le président.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Robichaud. That completes the first round. I now have Mr. Ouellet, Mr. Benjamin, Mr. Clifford and Mr. Cochrane, at least, on the second round. Mr. Ouellet.

**M. Ouellet:** Monsieur le président, les journaux nous ont appris que le déficit de VIA Rail avait grimpé de 31.7 p. 100 et que VIA Rail avait coûté 632 millions de dollars aux contribuables en 1985. Est-ce que vous pouvez nous expliquer cela?

[Translation]

**Mr. Robichaud:** Does that mean that your interpretation of the definition could mean that some services would be abandoned and others maintained?

**Mr. Hanigan:** The interpretation of the definition is very important in determining costs.

Clause 14.(2) of the bill reads as follows:

(2) For the purposes of subsection (1), "specific costs", in respect of any service, means all costs incurred by the Corporation, including all payments to a railway company other than payments...

The way in which this provision is enforced will...

**Mr. Robichaud:** The definition is not clear enough for you to determine...

**Mr. Hanigan:** ... to determine what the specific costs are for a particular line. It all depends on the interpretation of this term by the individual who does the accounting. We would want to be very sure that the way we calculate costs will be recognized by the department.

**Mr. Robichaud:** Mr. Cochrane asked you a question about the CN shops in Moncton. Some work is done in Moncton. I went to the shops last Friday, and I saw some VIA equipment there. You say that you will be making repairs and that you will be putting out a call for tenders. How soon will you be making the call for tenders? Would the Moncton shops be completely without work from VIA if their bid were not the lowest?

**Mr. Hanigan:** VIA intends to have as much work as possible done by outside contractors. We think we can save money that way.

For the time being, the Montreal shops, which were run by CN in the past, are operated by VIA staff. The CN employees were transferred to VIA last summer. The work is done on the premises formerly occupied by CN. Once VIA gets its own shop, particularly phase 2 of the shop, we will no longer have to use the CN shops, and we will start having components manufactured by outside contractors. This will happen once phase 2 of the Montreal shop is ready.

**Mr. Robichaud:** You have no idea...

**Mr. Hanigan:** I hope we will be able to begin work on phase 2 next year. Work on the shop will last about 12 months, and will probably be finished around 1988.

**Mr. Robichaud:** Thank you, Mr. Chairman.

**Le président:** Merci, monsieur Robichaud. Cela met fin au premier tour. J'ai sur ma liste, pour le deuxième tour: M. Ouellet, M. Benjamin, M. Clifford et M. Cochrane. Monsieur Ouellet.

**Mr. Ouellet:** Mr. Chairman, we read in the newspaper that VIA Rail's deficit went up by 31.7%, and that it cost taxpayers \$632 million in 1985. Can you explain these figures for us?

[Texte]

• 1115

**M. Hanna:** Dans le rapport annuel, on donne les raisons des écarts entre 1984 et 1985. Les augmentations sont principalement attribuables aux frais ferroviaires du CN et du CP. Le CN a imposé des frais supplémentaires de 38.3 millions de dollars en 1985.

**M. Ouellet:** Vous voulez dire que le CN vous a demandé 39 millions de dollars de plus?

**M. Hanna:** C'est cela. C'est le résultat d'une décision de la Commission canadienne des transports concernant un changement dans la méthodologie de comptabilité du prix de revient.

De plus, en 1984, on a eu un crédit substantiel de l'ordre de 46.7 millions de dollars qui reflétait l'ajustement favorable pour les années antérieures de 1982, 1983 et 1984. Donc, la comparaison donne une idée plus négative pour 1985.

De plus, en 1985, on estime que l'inflation a coûté à VIA environ 24 millions de dollars, en augmentations de salaires et en augmentations des coûts du matériel, et ainsi de suite.

On a également commencé à offrir de nouveaux services le 1<sup>er</sup> juin 1985. Ces services coûtent environ 34.3 millions de dollars.

**M. Ouellet:** Les nouveaux services?

**M. Hanna:** Les nouveaux services qu'on offre maintenant dans l'Ouest et dans l'Est.

**M. Ouellet:** Quels sont ces nouveaux services?

**M. Hanigan:** Il y a le Supercontinental, qui va de Winnipeg à Vancouver; l'Atlantique, qui va de Montréal à Halifax; la ligne Montréal—Sherbrooke; et la ligne Québec—Mont-Joli.

**M. Ouellet:** Vous voulez parler des promesses électorales, de la remise en service de certaines lignes abandonnées. Est-ce de cela que vous parlez?

**M. Hanigan:** Ce sont des services qui ont été mis en place le 1<sup>er</sup> juin dernier.

**M. Ouellet:** C'est ce qui a coûté si cher?

**M. Hanna:** Cela a coûté environ 34 millions de dollars pour sept mois de service en 1985. Il ne faut pas oublier que les revenus ont augmenté en conséquence, soit d'environ 24 millions de dollars. D'autres revenus ont diminué d'environ 20 millions de dollars en 1985, principalement à cause d'un changement à la politique du gouvernement sur les revenus de placement des sociétés de la Couronne. Enfin, la dépréciation a augmenté en 1985 à cause des dépenses immobilières des années antérieures. Les immobilisations sont dépréciées sur une période de 10 à 20 ans, selon la classe des actifs en question.

**M. Ouellet:** Il est surprenant que cela ait coûté aussi cher, alors qu'il y a eu une augmentation du nombre de passagers et une augmentation des revenus venant des passagers. Est-ce que vos coûts d'entretien d'un équipement désuet ne constituent pas l'une des augmentations les plus importantes de vos dépenses, une augmentation qui grève votre budget? Votre

[Traduction]

**Mr. Hanna:** In the annual report you will find the explanation for the disparity between 1984 and 1985. The increases are due primarily to CN and CP's rail costs. CN increased their costs by \$38.3 million in 1985.

**Mr. Ouellet:** By that I take it you mean that CN asked you for \$39 million more, correct?

**Mr. Hanna:** Exactly. It followed a decision of the Canadian Transport Commission to change the accounting methods used to calculate cost price.

Furthermore, in 1984, we had substantial votes of some \$46.7 million which represented the favourable adjustment for the preceding years of 1982, 1983 and 1984. So, when you compare the two years, 1985 comes out looking rather bad.

Moreover, in 1985, it was estimated that inflation cost VIA approximately \$24 million in increased wages, increased equipment costs and so forth.

Furthermore, we began offering new services on June 1, 1985. the cost of those services is approximately \$34.3 million.

**Mr. Ouellet:** New services?

**Mr. Hanna:** The new services now offered in the west and in the east.

**Mr. Ouellet:** Which new services?

**Mr. Hanigan:** There is the Supercontinental, which runs between Winnipeg and Vancouver; the Atlantic, which runs between Montreal and Halifax; the Montreal—Sherbrooke line and the Quebec City—Mont-Joli line.

**Mr. Ouellet:** I take it you are referring to the election promises to reinstate the service on some of the abandoned lines. Is that correct?

**Mr. Hanigan:** These services commenced on June 1 last year.

**Mr. Ouellet:** And they cost that much?

**Mr. Hanna:** Seven months of services on these lines in 1985 cost approximately \$34 million. However, we must not forget that, as a result, receipts have increased by approximately \$24 million. Other receipts dropped by approximately \$20 million in 1985, primarily due to a change in the government policy on the investment income of Crown corporations. In 1985, the depreciation costs rose because of the property expenditures from preceding years. Fixed assets are depreciated over a period of 10 to 20 years, depending on the category of assets.

**Mr. Ouellet:** It is surprising that the costs of these services were so high while there has been an increase in the number of passengers and an increase in receipts. Do your maintenance costs for obsolete equipment not represent one of the largest chunks of this increase in spending, this increase which puts such a strain on your budget? Your problem is really that it



[Text]

problème n'est-il pas qu'il vous en coûte de plus en plus cher pour entretenir et réparer un équipement désuet?

**M. Hanna:** Si on compare les dépenses de 1985 et celles de 1984, ce n'est pas la raison principale. Cependant, sur plusieurs années, c'est effectivement une dépense importante.

**M. Ouellet:** Cela m'amène à poser une question au président. Il nous disait tout à l'heure qu'aucun équipement neuf n'était entré en possession de VIA Rail depuis qu'il avait assumé ses nouvelles fonctions. J'ai ici des communiqués de presse du ministère des Transports qui datent de juin 1985.

• 1120

Le ministre annonce avec beaucoup de fierté que VIA Rail achètera des locomotives. Ce matériel sera livré dans les prochains mois—ce journal est daté du 20 juin 1985—, et également, que des négociations sont en cours avec Bombardier et UDC de Toronto pour acheter des wagons à deux étages...

The Minister said that a contract should be awarded late this summer with delivery to start in 1988. It is almost a year later and a contract has not yet been signed.

Qu'est ce qui se passe? Comment se fait-il que vous ne puissiez pas mettre la main sur de l'équipement neuf? Comment se fait-il que vous n'êtes pas capable de «finaliser» des décisions qui ont été prises déjà depuis plus d'un an? À mon avis, c'est l'une des carences majeures de VIA Rail. Si vous n'êtes pas capable de mettre la main sur de l'équipement neuf, comment pouvez-vous offrir un service adéquat, un meilleur service, et attirer des clients supplémentaires? Vous m'avez dit tout à l'heure, monsieur Hanigan, qu'il n'était pas question d'acheter de l'équipement neuf pour le corridor de Windsor-Québec. Vous explorez la possibilité d'un petit train anglais. Mais quand aurons-nous cet équipement neuf? En 1990? En 1992? Il sera trop tard. VIA Rail n'existera plus au train où vont les choses.

**M. Hanigan:** Monsieur le président, tout le monde, ou du moins ceux qui suivent les activités de VIA, savent que le matériel utilisé, mis à part les LRC, date de 30 ans. Les locomotives datent de 30 ans. L'an dernier elles avaient 29 ans, l'année d'avant 28 et l'autre année avant 27... Ce n'est pas un nouveau problème. C'est un problème qui existait déjà depuis fort longtemps. Ceux qui suivent les activités des services pour passagers voient le matériel roulant vieillir, dégénérer.

Je ne voudrais pas faire le procès de ceux qui nous ont précédé, mais la décision d'acquérir de nouvelles locomotives et du matériel roulant nouveau, aurait dû être prise il y a longtemps.

**M. Ouellet:** J'aimerais préciser, pour le compte du témoin, que cette décision d'acheter du matériel roulant neuf a été prise antérieurement. Elle a été suspendue en septembre 1984. Il y a eu un retard important dans l'achat de matériel neuf parce que, avec raison, ou à tort, le nouveau gouvernement a voulu faire une autre étude, une réévaluation; ce qu'il avait le

[Translation]

costs you more and more to maintain and repair outdated equipment, is it not?

**Mr. Hanna:** A comparison between the expenditures for 1985 and those for 1984 will show that that is not the primary reason. However, it certainly does represent a considerable amount over several years.

**Mr. Ouellet:** This brings me back to a question I had asked the chairman. Earlier, he mentioned that no new equipment had been bought by VIA Rail since he took up his new duties. I have here press releases issued by Transport Canada in June, 1985.

The minister announces with great pride that VIA Rail will be buying locomotives. He announces that they are to be delivered in the coming months. The release I am reading from is dated June 20, 1985. Furthermore, he states that negotiations are being held with Bombardier and UDC of Toronto for the purchase of double-decker cars.

Le ministre dit par ailleurs que le contrat devra être signé avant la fin de l'été et que la livraison de la première locomotive est prévue pour 1988. Or, une année plus tard, il n'y a toujours pas eu de signature de contrat.

What is going on? How is it that you cannot get hold of new stock? How is it that you are unable to finalize decisions that were made over a year ago? In my opinion, this is one of VIA Rail's major failings. If you are unable to get your hands on new equipment, how can you possibly offer adequate service or better service and attract new customers? Mr. Hanigan, you mentioned to me earlier that no new trains would be used for the Windsor—Quebec corridor. You said you were exploring the possibility of a little English train. When will we be getting this new stock? By 1990? 1992? That will be too late. At the rate things are going, VIA Rail will not be around then.

**Mr. Hanigan:** Mr. Chairman, everyone, at least those who follow VIA's activities, knows that the stock used, with the exception of the LRCs, is 30 years old. The engines are 30 years old. Last year they were 29 years old, the year before that, 28 and the year before that, 27. It is not a new problem. It is a problem which has been around for a long time now. Those who take an interest in the evolution of passenger service see the rolling stock getting older and degenerating.

I would not like to impute motives to our predecessors, but the decision to buy new engines and new rolling stock should have been taken a long time ago.

**Mr. Ouellet:** I would like to specify, for the information of the witness, that the decision to buy new rolling stock was taken some time ago. The decision was suspended in September, 1984. There was considerable delay in purchasing new stock because, rightly or wrongly, the new government wanted to carry out another study, to do a reassessment. It certainly

[Texte]

droit de faire. Mais il n'est pas exact que M. Hanigan dise qu'aucune décision n'avait été prise avant lui.

**The Chairman:** He did not say that, Mr. Ouellet.

**Mr. Ouellet:** Yes, he did.

**The Chairman:** No, he did not say that. That is not what I heard. He was trying to give a full answer. You are right on the point that in terms of a direct response to your direct question about an announcement and some possible problems in actually letting the contract . . . I thought that was—

**An hon. member:** That happens every year.

**The Chairman:** —most relevant. He did not say exactly what you said.

Now I am not sure where you were in your answer, Mr. Hanigan. There was the direct question about the announcement, as I understood it, which was a proper question. It pertained to the announcement of the Minister to buy the equipment. You have said earlier today that the contract has not been finalized. I think that is an interesting thing to explore . . . as to what you can say. It may be strictly in someone else's office because of government policy. I do not know.

From what you have said, there is no doubt that the later the decision to put the contract is made, the later . . . It is going to be two, three, or five years before the equipment comes on-stream.

**M. Hanigan:** Une décision, effectivement, avait été prise pour acheter 11 locomotives. Cette décision date de 1984, je pense. Des autorisations nous ont ensuite été données pour augmenter ce nombre à 30 locomotives. Il faut maintenant nous procurer ces locomotives. Il y a toujours un carnet de commandes qu'il faut respecter chez les fabricants.

• 1125

Donc, les locomotives ont été commandées; il n'y a pas eu de retard dans l'exécution de la commande des locomotives; pas chez VIA Rail., sûrement. Des dates de livraison ont été projetées. Elle sont respectées.

En ce qui concerne les voitures long parcours, des négociations entre les fabricants et l'acheteur se poursuivent. Elles sont beaucoup plus longues que prévues dans le but de protéger les fonds publics. Nous avons reçu des soumissions des fabricants dès l'automne dernier. Mais la direction de VIA ne considèrerait pas acceptable le prix soumis à ce moment-là. C'est pourquoi les négociations se sont poursuivies. Il est assez frustrant de négocier aussi longtemps pour un achat. Mais il s'agit pour VIA, de recommander un prix jugé acceptable pour nous et pour le gouvernement.

**The Chairman:** You have used 14 minutes on the second round.

**Mr. Ouellet:** I have asked just two short questions, but unfortunately the answers have been very long.

**The Chairman:** They have been very substantive questions.

[Traduction]

had every right to do so. However, when Mr. Hanigan says that no such decision was made before his time, he is incorrect.

**Le président:** Ce n'est pas cela qu'il a dit, monsieur Ouellet.

**M. Ouellet:** Ah si.

**Le président:** Non, ce n'est pas ce qu'il a dit. Ce n'est pas ce que j'ai entendu. Il essayait de fournir une réponse complète. Vous avez raison de dire que pour ce qui est d'une réponse directe à votre question directe sur l'annonce et des problèmes éventuels pour passer le contrat . . . Je crois . . .

**Une voix:** C'est la même chose tous les ans.

**Le président:** . . . que c'était très pertinent. Il n'a pas répondu de la façon dont vous l'avez dit.

Je ne sais pas où vous en étiez, monsieur Hanigan. On a posé une question sur le communiqué de presse, si j'ai bien compris, qui était tout à fait admissible. Elle portait sur l'annonce du ministre de l'achat de l'équipement. Tout à l'heure vous avez dit que les modalités du contrat ne sont pas encore fixées. C'est une question qui mérite d'être explorée. Le retard est peut-être dû à la politique gouvernementale. Je n'en sais rien.

D'après votre réponse, plus on remet la décision de passer le contrat, plus . . . Il va falloir attendre deux, trois ou même cinq ans avant que ces locomotives ne soient en service.

**Mr. Hanigan:** As I understand it, a decision had actually been made to buy 11 locomotives. This decision goes back to 1984, I believe. Approval was then given to increase the number of locomotives to 30. Now we have to buy them. We still have to go by the manufacturer's order book, of course.

So, the locomotives have been ordered. There was no delay in making the order for the locomotives, at least not at VIA Rail. Delivery dates were set and were honoured.

As far as the long-haul cars are concerned, negotiations between the manufacturers and the buyer are taking place at the moment. They are taking much longer than originally planned, but it is all in the interest of looking after public funds. The manufacturers' submissions came in last fall. However, the management at VIA did not find the bids reasonable at the time. So, that explains why the negotiations are still going on. It is quite frustrating negotiating a purchase over so long a period. VIA Rail, however, wants to choose the most reasonable bid for us and for the government.

**Le président:** Vous avez pris 14 minutes au deuxième tour.

**M. Ouellet:** Je n'ai posé que deux petites questions mais, malheureusement, les réponses ont été très longues.

**Le président:** Vous avez posé des questions de fond.



[Text]

**Mr. Ouellet:** I will ask one more question and then come back, because I want to talk about the collective agreement within VIA in the third round.

**Le président:** D'accord.

**M. Ouellet:** J'ai une découpeure de presse ici. Elle dit que deux trains LRC, presque neufs, dorment depuis trois ans, dans une cour de VIA. Je ne sais pas pourquoi mais ces deux trains LRC, mis à l'essai par la compagnie *Amtrak*, sont au centre d'entretien de VIA, près de Montréal, et ne sont pas utilisés.

M. Chartrand, de *Transport 2000*, affirme que VIA aurait dû les mettre en service dans le corridor Montréal—Trois-Rivières—Québec ou dans le corridor Montréal-Sherbrooke. Au cours des derniers trois mois, et durant la période des Fêtes en particulier, à 30 reprises, il a fallu remplacer les trains autorails par des autobus. Les LRC neufs pourraient certainement donner un meilleur service que ce vieil équipement datant de 30 ans.

Est-ce exact? Est-ce que M. Chartrand a raison? Pourquoi n'utilisez-vous pas ces LRC?

**M. Hanigan:** Monsieur le président, lorsque les voitures LRC ont été développées par les fabricants, le gouvernement canadien, par le truchement du ministère de l'Expansion industrielle régionale, a fait l'acquisition de deux trains complets pour les remettre, sur une base expérimentale, à la compagnie *Amtrak* des États-Unis. L'intention était excellente. Ce ministère tentait d'ouvrir le marché américain aux voitures canadiennes, fabriquées par Bombardier.

Ces voitures ont donc été fabriquées selon les spécifications de la compagnie *Amtrak*. VIA a ensuite placé ses commandes; et on a reçu les voitures LRC qui sont maintenant en opération dans le corridor.

Environ deux ans plus tard, la compagnie *Amtrak* a jugé que ces voitures ne lui convenaient pas et les a retournées au gouvernement canadien. Ce dernier les a cédées, pour 1\$, je pense, à la Société VIA.

Mais ces voitures ne sont pas compatibles avec les voitures LRC que nous utilisons présentement. Elles ne sont pas compatibles au point de vue opérationnel, de la réglementation des chemins de fer et de la réglementation de la CTC. Une étude a été faite par VIA, lorsque ces voitures lui ont été retournées, pour établir le coût d'adaptation de ces voitures. Une décision a été prise par VIA, il y a déjà un an et demi, je pense. Les sommes à investir dans ce matériel roulant pour le rendre compatible, pour qu'on puisse l'utiliser sur le réseau canadien, étaient très élevées. Il a été décidé de ne pas le convertir mais d'utiliser les pièces pour nos voitures actuelles. Mais ces voitures ne pourraient pas être utilisées par VIA sans y investir des sommes très considérables.

• 1130

**M. Ouellet:** Vous voulez dire que les standards américains sont différents des standards canadiens? Quelles sont les différences?

[Translation]

**M. Ouellet:** Dans ce cas-là, je vais poser une autre question et je poursuivrai au troisième tour au sujet de la convention collective au sein de VIA.

**The Chairman:** Agreed.

**Mr. Ouellet:** I have a press clipping here. It states that two virtually new LRC trains have been dormant in a railyard of VIA's for the past three years. I do not know why, but these two LRC trains, which have been tested by Amtrak, are still at the VIA maintenance centre near Montreal, unused.

Mr. Chartrand from *Transport 2000* maintains that VIA should have put them into service on the Montreal—Trois-Rivières—Quebec corridor or the Montreal—Sherbrooke corridor. Over the past three months, particularly during the holidays, train service had to be replaced by bus service on 30 occasions. Now, the new LRCs could certainly provide better service than this 30-year-old stock currently being used.

Is this correct? Is Mr. Chartrand right? Why are the LRCs not being used?

**Mr. Hanigan:** Mr. Chairman, the LRC cars were developed by the manufacturers and the Canadian government, through the Department of Regional Industrial Expansion, purchased two entire trains and gave them to Amtrak in the United States on an experimental basis. The idea was excellent. The department was trying to open up the American market for Canadian cars manufactured by Bombardier.

The cars were manufactured according to the specifications submitted by Amtrak. VIA then placed its orders and received the LRC cars, which are currently in service on the corridor.

Two years later, Amtrak decided that the cars were no longer suitable and returned them to the Canadian government. Then, the government handed them over to VIA for \$1, I believe.

However, these cars are not compatible with the LRC trains we are using at the moment. The cars are operationally incompatible and do not meet railway or the CTC regulations. When the cars were returned, VIA carried out a study to determine how much adaptation would cost. A year and a half ago, I believe, VIA made a decision. The sums that would have had to be invested in this rolling stock to make it compatible, to make it useable on the Canadian railway network, were far too great. VIA decided not to convert the cars, but to use the parts for repair. These cars, however, as cars, could not be used by VIA unless considerable amounts of money were invested in converting them.

**Mr. Ouellet:** You mean that Canadian and American standards are not the same? What is the difference?

[Texte]

**M. Hanigan:** M. Guiney s'y connaît beaucoup plus que moi en matériel roulant. Il a déjà 25 ans d'expérience au moins, aux chemins de fer. Je lui demande donc d'expliquer sommairement les différences majeures entre ce matériel et celui qu'on utilise présentement.

**Mr. Guiney:** The original LRC equipment which was turned over to Amtrak was, as Mr. Hanigan has stated, built to their specification. The air brake regulations in the United States are different. The door configuration in terms of how we can adapt to LRC equipment in Canada is absolutely different in terms of the door openings and door handlings. The equipment had been out of service for considerable time in the United States. When it was originally returned to Canada, it remained out of service to the point where in order to restore the train to any kind of service under VIA Rail and CTC regulations we would have had to requalify all the operating air brake parts and changed all the bearings on the trains. They had been standing in one spot for a considerable period of time and the bearings apparently dried out.

As we looked at the equipment and did the review, it became very evident that to requalify the trains for use in Canada would have required, as Mr. Hanigan has indicated, a considerable number of dollars. In fact, we would have created two orphan trains that were not adaptable to any other pieces of equipment to the point where in addition to the requalification it would have required a new level of spare parts. The decision was to cannibalize them where necessary, qualify the parts that were compatible and take them into the inventory in parts.

**Mr. Ouellet:** Thank you.

**The Chairman:** Thank you very much. Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Thank you, Mr. Chairman. Gentlemen, on May 23 the mayor of Brantford wrote to the Minister and enclosed a copy of a letter written on behalf of a number of your passengers, which I presume the Minister has passed on to you people for comment. The mayor pointed out something that happened on a recent train trip back from Toronto on VIA. They boarded the train at Union Station in Toronto and were informed that they would have to wait for departure, since no engine was available. After a wait of over an hour, they left for Brantford. Because he is quite well known and there were many passengers on the train who were from Brantford, a bunch of them became a sort of spontaneous delegation to the mayor.

This group of passengers has written a letter with some suggestions that would benefit Brantford and improve VIA's business. Apparently about 40 people a day are using VIA to go to Oakville and Toronto for work, as well as others who go for other reasons. They say that VIA has a five-day commuter pass available for riders in Guelph and Kitchener and on the Havelock line. They recommend making the pass available at Brantford.

[Traduction]

**Mr. Hanigan:** Mr. Guiney is a lot better versed than I in questions relating to rolling stock. He has at least 25 years experience in the railways. So, if I may, I will refer this question to Mr. Guiney who can give you a quick explanation of the major differences between those cars and the ones we are using at the moment.

**M. Guiney:** Comme l'a déjà indiqué M. Hanigan, le matériel LRC que l'on a remis à la compagnie *Amtrak* avait été fabriqué selon leur spécification. Or, le règlement concernant les freins à air est différent aux États-Unis. La forme des portes, la façon dont elles s'ouvrent et dont elles se manient, font qu'elles ne peuvent être adaptées aux voitures LRC utilisées au Canada. L'équipement est resté hors service pendant un bon moment aux États-Unis. Lorsqu'on l'a retourné aux Canadiens, il est resté hors service pendant si longtemps qu'il aurait fallu remettre à neuf tout le mécanisme des freins à air ainsi que tous les coussinets pour que le train soit conforme au règlement de la CCT. Les wagons sont restés immobiles pendant une longue période pendant laquelle les coussinets se sont desséchés, apparemment.

Au cours de notre analyse de l'état du matériel il est devenu très apparent qu'il faudrait des sommes énormes pour adapter ces trains aux normes canadiennes, comme l'a déjà signalé M. Hanigan. Nous aurions simplement créé deux trains orphelins incompatibles avec tout autre équipement si bien qu'il aurait fallu une nouvelle commande de pièces de rechange afin de faire la conversion. C'est ainsi que nous avons décidé de démonter les wagons pour en réutiliser les pièces, en étalonner celles qui étaient compatibles et les considérer, aux fins de l'inventaire, comme des pièces détachées.

**M. Ouellet:** Merci.

**Le président:** Merci beaucoup. Monsieur Benjamin, vous avez la parole.

**M. Benjamin:** Merci, monsieur le président. Messieurs, le 23 mai, le maire de Brantford a envoyé une lettre au ministre. Sous pli, il y avait un exemplaire de la lettre écrite au nom d'un certain nombre de vos passagers, que le ministre vous aura remis pour avoir vos commentaires. Le maire m'a signalé un incident qui s'est produit dans le train qui le ramenait de Toronto. Les passagers auraient monté dans le train à la gare *Union* à Toronto. Ils ont tôt fait d'apprendre que le départ serait retardé, faute de locomotives. Après plus d'une heure d'attente, le train est parti vers Brantford. Parce que le maire est bien connu, les nombreux passagers dans le train qui se rendaient aussi à Brantford se sont ralliés sur-le-champ pour faire des démarches auprès du maire.

Or, le groupe de passagers en question a rédigé une lettre faisant état de propositions visant à améliorer les affaires de VIA et le service sur Brantford. Il paraît qu'environ 40 passagers prennent le train tous les jours en destination d'Oakville ou de Toronto pour travailler et pour d'autres raisons. Les passagers en question prétendent que VIA offre la possibilité d'acheter une carte de voyage à ceux qui font la navette depuis Guelph, Kitchener ou Havelock et que cette carte est bonne cinq jours par semaine. On recommande donc que ce système de laissez-passer soit adopté pour ceux qui font le trajet journalier de Brantford.



[Text]

[Translation]

• 1135

The evening trains out of Toronto leave at 5 p.m., 6 p.m., 7.30 p.m., 8.55 p.m. and 11.15 p.m. The 6 p.m. one does not stop at Brantford and they suggested, as a second step in making your train service more flexible, adding Brantford to the 6 p.m. train as a scheduled stop. Also, they feel that you do not sufficiently recognize commuters who are regular customers.

They suggest that your marketing policy will have to be more flexible to the needs of specific centres if you want to maximize your ridership, and they suggest your ridership will be maximized and increased if you exploit the ridership in a place like Brantford.

Have you responded to this? If you have not received it from the Minister's office, I would be happy to make copies available to you. I am raising this matter for my colleague from Brantford. The mayor sent him copies of the letters as well. I am surprised you would have commuter passes for some places but not other places. It is some kind of discrimination, is it not?

**Mr. Hanigan:** In two cases we have a weekly pass. I do not think it can be called a commuter pass, but we have a weekly pass in the case of Toronto-Havelock and also passengers going to Guelph and Kitchener, if I remember correctly.

We have received requests to have similar weekly passes from other places, but here we have to look at our mandate. Our mandate is between the commuter and intercity traffic. We have to look at that carefully. Commuter traffic has been recognized as the responsibility of the provinces. Therefore we are trying to capture the intercity travel and not the commuter traffic because we are not equipped to cater to commuter traffic. It is a different kind of traffic. Therefore we are not out to get the commuters as such.

It is fairly easy to understand because when you are in intercity traffic you are covering distances which are a little longer and if you must add cars to your train to serve the commuter traffic then you are increasing substantially the cost of operation of that line. You are not increasing substantially your revenues because you carry those passengers over a short distance. Therefore the revenues are not that high, but the costs have to be supported by the system or by the route as such and therefore you are carrying some expensive equipment over a long distance to accommodate a number of passengers over a short distance.

If we were to go after the commuter traffic it would undoubtedly reduce substantially the revenues-to-costs ratio, and therefore it is a policy decision to serve the intercity traffic and not the commuter traffic.

En soirée, les trains quittent Toronto à 17 heures, 18 heures, 19h30, 20h55 et 23h15. Le train de 18 heures ne s'arrête pas à Brantford. Ce que ces gens ont proposé, en vue de rendre votre service plus souple, c'est qu'un arrêt soit prévu à Brantford pour le train de 18 heures. Ils sont également d'avis que vous ne traitez pas assez bien les banlieusards qui sont des clients réguliers.

Ils recommandent que vous élaboriez une politique de commercialisation plus souple et qui tienne davantage compte des besoins des différents centres, et ce, afin que vous puissiez desservir une clientèle maximale. C'est pourquoi ils recommandent que vous exploitiez le marché qui existe à Brantford.

Avez-vous répondu à leur requête? Si les employés du cabinet du ministre ne vous ont pas envoyé cela, je pourrais vous en faire faire des copies. Je soulève cette question au nom de mon collègue de Brantford. Le maire lui a également envoyé des copies des différentes lettres. Cela m'étonne que vous ayez un système de cartes d'abonnement dans certains endroits, et pas dans d'autres. Il me semble qu'il y a là un certain élément de discrimination. Qu'en dites-vous?

**M. Hanigan:** Nous avons un système de cartes hebdomadaires à deux endroits. Je ne pense pas que l'on puisse parler de cartes d'abonnement. Quoi qu'il en soit, si je me souviens bien, nous vendons des cartes hebdomadaires pour le trajet Toronto-Havelock ainsi que pour les lignes desservant Guelph et Kitchener.

Nous avons reçu des demandes visant à l'instauration d'un système de cartes hebdomadaires pour d'autres trajets également, mais il faut examiner notre mandat. Notre mandat est partagé entre le service de banlieue et le service inter-villes. Il nous faut examiner cela de près. Le service de banlieue a été reconnu comme relevant des provinces. Ce que nous essayons donc de faire, c'est de nous occuper du service inter-villes, et non pas du service de banlieue, car nous ne sommes pas équipés pour cela. C'est un marché tout à fait différent. Nous ne sommes donc pas particulièrement intéressés par le service de banlieue.

La situation est assez facile à comprendre: lorsque vous assurez un service inter-villes qui correspond à des distances un peu plus longues, s'il vous faut ajouter des wagons à votre train pour le service de banlieue, alors cela augmente sensiblement vos frais d'exploitation pour la ligne concernée. Et vous n'augmentez pas de beaucoup vos recettes, car les distances parcourues par ces passagers sont assez courtes. Les revenus ne sont donc pas tellement élevés mais les frais se répercutent sur tout le réseau ou sur la ligne comme tel, et cela comporte de l'équipement coûteux qui, conçu pour de longs parcours, est utilisé ici pour quelques passagers qui se rendent à des endroits peu éloignés.

Si nous nous intéressions au service de banlieue, nous réduirions sans doute, et de beaucoup, le rapport des recettes aux coûts. C'est pourquoi nous avons pour politique de desservir les habitués du service inter-villes, et non ceux du service de banlieue.

[Texte]

**Mr. Benjamin:** Well, a passenger is a passenger is a passenger. Brantford is on a line running from Toronto to Sarnia and Windsor. If he goes from Brantford to Toronto then that is an intercity passenger, whether he does it every day or once a year. All these people are asking for, because they are regular and frequent customers, is the same kind of thing that you make available at other places.

I do not know how you can differentiate to the extent you do on the business of the difference between commuters and intercity passengers. Commuters are the kind of people, as a rule, that live within 10 or 15 miles of a city centre. But once they are 60 miles out of town, as I think Brantford is, they are intercity passengers as well as commuters. By having that kind of policy, I think many of your efforts are self-defeating. It decreases your capacity to maximize your traffic. I will leave that with you and I will make copies of this letter available to you.

• 1140

**Mr. Hanigan:** I do not seem to have it. I may have received it, but we will look into it.

**Mr. Benjamin:** I will give you some copies anyway, Mr. Hanigan. Mr. Chairman, has Mr. Ouellet left for the day?

**The Chairman:** No, he says he wants to be here for the third round. Just before you go on to another item, is there any weekly pass situation between Halifax and Kemptville-Kingston on the VIA Rail?

**Mr. Hanigan:** No.

**The Chairman:** It is one of your VIA dayliner situations which is above the targets even now. I will explore the facts, because I must say I think Mr. Benjamin makes a very good point.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I am not trying to steal Mr. Ouellet's question, but I have it marked in the annual report, so it may help him out as well. The contract settlement between VIA and the CB of RTGW for your onboard service employees was rejected by the membership, and both sides were in a position for a legal work-stoppage as of last January 23. Has settlement since been reached?

**Mr. Hanigan:** Yes.

**Mr. Benjamin:** As you may be aware, after a great deal of bad publicity and pressure from MPs from all parties in the House, CP has now reinstated passes for their pensioners. At least, they now have the option of keeping the pass or getting Blue Cross coverage. Does CP still limit those passes to VIA Rail trains which operate only on CP lines?

**Mr. Hanigan:** Yes.

[Traduction]

**M. Benjamin:** Oui, mais en somme, un passager, c'est un passager. Brantford est située sur la ligne qui relie Toronto à Sarnia et à Windsor. Si le passager se rend de Brantford à Toronto, on parle de service inter-villes, qu'il effectue ce trajet tous les jours ou annuellement. Ce que les gens demandent, car il s'agit de clients habituels ou qui voyagent souvent par train, c'est de bénéficier du même service que vous offrez à d'autres municipalités.

Je m'explique mal cette différence que vous faites entre les banlieusards et les utilisateurs du service inter-villes. En règle générale, on appelle banlieusards les personnes qui vivent à 10 ou à 15 milles d'un centre urbain. La ville de Brantford est située à 60 milles, il me semble, de Toronto; les habitants de Brantford qui se rendent régulièrement à Toronto sont donc en même temps des banlieusards et des utilisateurs du service inter-villes. Avec ce genre de politique, vous obtenez un effet contraire à l'effet recherché. En maximisant votre trafic, vous diminuez votre capacité. Quoi qu'il en soit, je m'arrêterai là, et je vous ferai parvenir des copies de cette lettre.

**M. Hanigan:** Il semblerait que je ne l'ai pas. Je l'ai peut-être reçue. En tout cas, je me renseignerai.

**M. Benjamin:** Je vais de toute façon vous donner quelques copies, monsieur Hanigan. Monsieur le président, M. Ouellet est-il parti pour le reste de la journée?

**Le président:** Non, il compte revenir pour le troisième tour. Avant que vous ne passiez à autre chose, y a-t-il des cartes hebdomadaires pour les clients de VIA Rail qui font le trajet Halifax-Kemptville-Kingston?

**M. Hanigan:** Non.

**Le président:** Il s'agit là d'un de vos services quotidiens qui dépasse déjà les objectifs fixés. Il faudrait que j'examine cela de plus près, car j'ai trouvé très intéressante la remarque de M. Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je ne voudrais aucunement voler la question de M. Ouellet, mais j'ai noté cela dans le rapport annuel, et cela pourrait l'intéresser lui aussi. Le projet de règlement entre VIA et les employés de bord membres de la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers a été rejeté par les membres et un arrêt de travail d'un côté comme de l'autre aurait été légal à compter du 23 janvier dernier. Une entente est-elle intervenue depuis?

**M. Hanigan:** Oui.

**M. Benjamin:** Vous savez sans doute déjà qu'à cause de toute la mauvaise publicité et des pressions exercées par des députés de tous les partis, CP a dû rétablir son système de laissez-passer pour ses retraités. En tout cas, les retraités peuvent au moins maintenant choisir entre conserver leur laissez-passer ou bénéficier du Régime d'assurance de la Croix-Bleue. Ces laissez-passer s'appliquent-ils toujours uniquement aux trains de VIA Rail qui empruntent des lignes du CP?

**M. Hanigan:** Oui.



[Text]

**Mr. Benjamin:** What about CN?

**Mr. Hanigan:** I am told that it is open.

**Mr. Benjamin:** CN pensioners can use any line, but CP cannot?

**Mr. Hanigan:** Yes, it is all of them.

**Mr. Benjamin:** I guess about three-quarters of your trains run on CN tracks, so the passes for the CP pensioners are not much use. We will have to keep pressuring CP on that one. I have got another little question related to passes. Does the House of Commons or Parliament reimburse VIA for passes used by MPs, Senators, and their spouses?

**Mr. Hanigan:** No.

**Mr. Benjamin:** We are still covered by the old Railway Act. Do not worry, we have been looking at that clause in the bill very carefully. If it is there, we will move to delete. As I understand it, the situation from 1881 on is that MPs can not only get passes, but they can check their luggage, including their horse. That is still in place, so I was thinking of riding a horse into the station at VIA and saying I want to check my horse just for fun some day to see what happens.

Members were asking you questions about the line-ups, seat selections and so forth, and I also find this very irritating. I phoned VIA Rail four or five days ago and made reservations for Ottawa-Montreal. I did not actually need a reservation, but I told them I wanted to get on the train from Ottawa to Montreal. Then coming back, I made a reservation for the club car and I gave them my pass number on my enroute credit card, but they said I still had to come at least an hour before train departure to pick up my ticket.

They have all the information and all I have to do is sign the damn bill. Some organizations you deal with will take your credit card number over the telephone and you do not have to be there to sign it, they just bill you. You have made all the arrangements and everything is confirmed. Why would you have to come at least an hour before departure time? I do not want to stand around the station for another hour and a quarter.

• 1145

**Mr. Hanigan:** I believe the airlines have the same requirement. I am not sure. You are telling me you have given your credit card number.

**Mr. Benjamin:** And the pass number.

**Mr. Hanigan:** It seems to me when we accept the credit card number—

[Translation]

**M. Benjamin:** Et qu'en est-il du CN?

**M. Hanigan:** On me dit que c'est ouvert.

**M. Benjamin:** Les retraités du CN peuvent donc utiliser n'importe quelle ligne, mais pas les retraités du CP. C'est bien cela, n'est-ce pas?

**M. Hanigan:** Oui.

**M. Benjamin:** J'imagine que les deux tiers de vos trains empruntent des lignes du CN. Par conséquent, les laissez-passer pour les retraités du CP ne servent pas à grand-chose. Il nous faudra sans doute continuer d'exercer des pressions pour que cela change. J'aimerais maintenant vous poser une autre question, toujours au sujet des laissez-passer. La Chambre des communes ou le Parlement rembourse-t-il VIA pour les laissez-passer utilisés par les députés, les sénateurs et leurs conjoints?

**M. Hanigan:** Non.

**M. Benjamin:** Nous sommes donc toujours couverts par la vieille Loi sur les chemins de fer. Ne vous inquiétez pas: nous examinons de très près cet article dans le projet de loi. S'il y est toujours, nous allons proposer sa suppression. Si j'ai bien compris, depuis 1881, non seulement les députés bénéficient de laissez-passer, mais ils peuvent également faire enregistrer leurs bagages, y compris leur cheval. Cette loi est toujours en vigueur. Je pensais justement me rendre un jour à la gare de VIA Rail à cheval et demander qu'on enregistre mon cheval. Cela m'amuserait, et j'aimerais bien savoir ce qu'on me répondrait.

Certains députés vous ont déjà posé des questions au sujet des files d'attente, du système de choix des sièges, etc., et je trouve moi aussi que tout cela est parfois très irritant. Il y a quatre ou cinq jours, j'ai appelé VIA Rail et j'ai fait des réservations pour le trajet Ottawa-Montréal. Je n'ai pas fait de réservations en bonne et due forme, mais j'ai tout simplement dit au préposé que je voulais prendre le train pour me rendre d'Ottawa à Montréal. Pour le retour, j'ai fait des réservations pour le wagon-restaurant et j'ai donné le numéro de mon laissez-passer et celui de ma carte de crédit En Route. On m'a dit qu'il fallait malgré tout que j'arrive une heure avant l'heure de départ pour récupérer mon billet.

Ils avaient tous les renseignements et je n'avais plus qu'à signer la facture. Certaines sociétés ne font que prendre votre numéro de carte de crédit au téléphone. Il n'est pas nécessaire que vous signez quoi que ce soit. On vous envoie tout simplement la facture. Dans mon cas, tous les arrangements étaient faits, tout avait été confirmé. Pourquoi donc fallait-il que je me rende sur place une heure avant le départ? Je ne tiens pas à attendre à la gare pendant encore une heure et quart.

**M. Hanigan:** Je crois que les compagnies aériennes exigent la même chose, mais je n'en suis pas sûr. Vous me dites avoir donné le numéro de votre carte de crédit.

**M. Benjamin:** Et le numéro du laissez-passer.

**M. Hanigan:** Il me semble que lorsqu'on accepte le numéro de la carte de crédit...

[Texte]

**Mr. Benjamin:** I had to make two trips to the station, one to go and get the ticket at 10 a.m. It was the quickest way to get there.

**Mr. Hanigan:** I will check on that.

**Mr. Benjamin:** I had to go again to catch the train. It is crazy.

**Mr. Taylor:** You can pick it up going to the bank.

**Mr. Ouellet:** Will the procedures be changed when you next come in front of us?

**Mr. Hanigan:** I hope so.

**Mr. Benjamin:** So do I. Have you made any request of the two railroads, or have you asked the Minister to make a request to the two railroads, that they make no disposition in light of what is in the coming legislation, that they make no disposition of their stations or other properties without first consulting VIA Rail and giving VIA Rail the option of saying whether they want to keep them or have them transferred to them? My impression is both CN and CP are frantically trying to get rid of as much of that stuff as they can before the new legislation takes effect.

There may be things now in their ownership you are going to want and need. If they have already scrapped it, sold it or moved it off the property, you are going to have to put up something else. Is there any understanding with CN and CP that all of that property is on hold?

**Mr. Hanigan:** Mr. Guiney is negotiating with CN and CP for station transfer. I will let him answer.

**Mr. Guiney:** The rule followed is where there is a regular stop of a VIA passenger train, neither CN nor CP can unilaterally get rid of that station without our permission. In the last little while we have entered into an arrangement with both CN and CP. The majority of stations in Canada will be operated under VIA Rail under a lease arrangement. As Mr. Hanigan indicated earlier, we will begin to operate the stations. We are working with communities in order to seek their participation in the operation of stations.

**Mr. Benjamin:** You must have given permission for the one at Unity to be taken down.

**Mr. Guiney:** I am not personally aware of the status on that.

**Mr. Benjamin:** Two more quick ones, Mr. Chairman. The Hinton tragedy and other mishaps... Does VIA Rail carry insurance coverage for the equipment and public liability insurance or do you try to finance it on your own?

**Mr. Hanigan:** We do not carry any insurance for equipment. We do for liability.

**Mr. Benjamin:** Why would you not cover your equipment?

**The Chairman:** It is too old.

[Traduction]

**M. Benjamin:** J'ai dû me rendre deux fois à la gare. Une fois pour aller chercher le billet à 10 heures du matin. C'était la solution la plus rapide.

**M. Hanigan:** Je vais vérifier.

**M. Benjamin:** Et la deuxième fois, pour prendre le train. C'était complètement fou.

**M. Taylor:** Vous pouvez le prendre en allant à la banque.

**M. Ouellet:** Allez-vous modifier vos procédures d'ici votre prochaine comparution devant notre Comité?

**M. Hanigan:** Je l'espère.

**M. Benjamin:** Moi aussi. Avez-vous demandé aux deux sociétés de chemins de fer, ou avez-vous invité le ministre à le leur demander, de ne vendre aucune gare ou aucun autre bien sans avoir consulté VIA Rail au préalable, pour que cette société ait la possibilité de décider si elle veut garder ces équipements ou si elle veut qu'ils lui soient transférés? J'ai l'impression que le CN et le CP sont en train de se débarrasser du maximum de choses avant l'entrée en vigueur de la nouvelle loi.

Il se peut que certains de leurs biens ou de leurs équipements vous intéressent. Or, si elles les ont déjà mis au rancart, les ont déjà vendus ou transférés, il vous faudra aller chercher ailleurs. Est-il bien entendu avec le CN et le CP que tous les biens en question ne doivent pas être aliénés avant que vous ayez été consultés?

**M. Hanigan:** M. Guiney est actuellement en pourparlers avec le CN et le CP au sujet du transfert de gares. Je vais donc lui demander de répondre à votre question.

**M. Guiney:** En général, lorsqu'un train de voyageur de VIA s'arrête régulièrement dans une gare, ni le CN ni le CP ne peuvent s'en débarrasser unilatéralement sans notre permission. Récemment, nous avons conclu une entente avec le CN et le CP à ce sujet. Au Canada, la majorité des gares seront exploitées par VIA Rail, dans le cadre d'un bail. Comme vous l'a dit M. Hanigan tout à l'heure, nous allons donc nous charger de l'exploitation des gares, et dans cette optique, nous allons essayer d'obtenir l'appui et la participation des localités concernées.

**M. Benjamin:** Dans ce cas, vous avez dû autoriser la fermeture de la gare de Unity.

**M. Guiney:** Je ne connais pas le cas dont vous parlez.

**M. Benjamin:** Permettez-moi de poser deux autres petites questions, monsieur le président. La tragédie de Hinton et les autres accidents... VIA Rail a-t-elle contracté une police d'assurance pour son matériel et pour ses responsabilités civiles, ou finance-t-elle elle-même cette assurance?

**M. Hanigan:** Nous n'avons pas d'assurance pour le matériel, seulement pour la responsabilité civile.

**M. Benjamin:** Pourquoi n'en avez-vous pas pour le matériel?

**Le président:** Il est trop vétuste!



[Text]

**Mr. Benjamin:** The equipment on the super continental at Hinton must have been all refurbished stuff. The locomotive and five cars . . .

**Mr. Hanigan:** We used to and we stopped this year. As an example, the premium was close to \$1 million with a \$4 million deductible. It means we pay \$1 million for insurance. We have a deductible of \$4 million. In one given year it would start paying after the first \$5 million.

**Mr. Benjamin:** Good lord! A lovey-dovey insurance company.

**Mr. Hanigan:** Right.

**Mr. Benjamin:** In your annual report—and this is the billings from the two railroads—you say the \$39 million extra bill you got from Canadian National, \$21 million of these . . . You call them surprise charges. Surprise, surprise. You were not notified about them until December 5.

**Mr. Hanigan:** Right.

**Mr. Benjamin:** Results from change in the Canadian Transport Commission's rules on uniform classification of accounts permitted CN to revise everything upward, including another \$7 million ownership of road property. What was the surprise, that you got another bill? That surely should not have been a surprise; you have been getting extra bills from them since 1976. You must have been aware of the CTC changing the rules CN can use in terms of their accounting methods. That should not have been of any surprise to you. What was the surprise? It was a terrible shock, I thought.

• 1150

**Mr. Hanigan:** That it was allowed by CTC was a surprise, because CN used the same argument on the 1983 bill, and it was rejected by CTC. Therefore, we thought the decision taken on the 1983 bill would stand again in 1984 and 1985, but the CTC reversed its position.

**Mr. Benjamin:** Yes, well that is not a surprise; it is a shock. VIA Rail has been done in the eye again, by inconsistencies by CTC and greediness by CN.

**The Chairman:** That is an interesting way to close out that round for you, Mr. Benjamin. I have Mr. Clifford, and then on the third round Mr. Ouellet.

**Mr. Clifford:** Mr. Hanigan, the locomotive is a major key to successful service at VIA. You have told us about 30-year-old locomotives you are using. To me that sounds like they are like cars—some are good at 30; some are not so good. Did CN give you all the dogs?

**Mr. Hanigan:** Well, at that time they were 20-odd years old. CN would not operate them.

[Translation]

**M. Benjamin:** Pourtant, lors de la tragédie de Hinton, il s'agissait de matériel rénové . . . La locomotive et cinq wagons . . .

**M. Hanigan:** Jusqu'à cette année, nous avions une police d'assurance pour le matériel, mais la prime de cette année s'élevait à près de 1 million de dollars, avec une franchise de 4 millions. C'était ce qu'on nous demandait cette année. Par conséquent, avant de toucher quelque indemnisation que ce soit, il fallait d'abord payer les cinq premiers millions.

**M. Benjamin:** Diantre! Quelle compagnie d'assurance philanthrope!

**M. Hanigan:** Exactement.

**M. Benjamin:** Dans votre rapport annuel, et il s'agit des factures des deux sociétés de chemins de fer, vous dites que le Canadien National vous a soumis une facture supplémentaire de 39 millions de dollars, dont 21 millions . . . Vous les qualifiez de factures tout à fait inattendues, car vous n'en avez été informés que vers le 5 décembre.

**M. Hanigan:** C'est exact.

**M. Benjamin:** C'est à la suite de modifications apportées aux règlements de la Commission canadienne des transports, en matière de classification uniforme des comptes, que le CN a pu rajuster ses factures à la hausse, y compris 7 millions de dollars supplémentaires au titre des droits de passage. Qu'est-ce qui était inattendu, cette facture supplémentaire? Cela n'aurait pourtant pas dû vous surprendre puisque les deux sociétés de chemins de fer vous soumettaient des factures supplémentaires depuis 1976. Vous deviez donc savoir que la CCT avait modifié les règlements utilisés par le CN pour sa comptabilité. Vous n'auriez donc pas dû être surpris. Pourquoi l'avez-vous été, et autant?

**M. Hanigan:** Nous avons été surpris que ce soit autorisé par la CCT, car le CN avait avancé les mêmes arguments pour la facture supplémentaire de 1983, et ces arguments avaient été alors rejetés par la CCT. Nous étions donc convaincus que la décision prise par la CCT lors de la facture supplémentaire de 1983 serait réitérée en 1984 et en 1985, mais la CCT a changé d'avis.

**M. Benjamin:** Dans ce cas, ce n'est plus tellement une surprise, mais plutôt un véritable choc. VIA Rail s'est encore fait avoir, à cause des incohérences de la CCT et de l'avidité du CN.

**Le président:** C'est une façon intéressante de terminer votre intervention, monsieur Benjamin. J'ai maintenant le nom de M. Clifford, et ensuite, au troisième tour, celui de M. Ouellet.

**M. Clifford:** Monsieur Hanigan, la locomotive est un élément clé de la réussite de VIA. Vous nous avez dit que vous vous serviez de locomotives ayant une trentaine d'années, et j'ai l'impression que c'est comme les voitures, certaines fonctionnent encore bien, d'autres beaucoup moins. Est-ce le CN qui vous les avait données?

**M. Hanigan:** À l'époque, ces locomotives avaient une vingtaine d'années, et le CN n'en voulait plus.

[Texte]

**Mr. Clifford:** All right, so that tells us about the stage. Then, going along with Mr. Ouellet, what I want to know is—and you have alluded to today to the 30 new locomotives, so VIA is finally going to get the new fleet—can you tell me exactly when you are going to have these first 20? Are you going to have them August 1, or are you going to have them in September?

**Mr. Hanigan:** They will start delivery in September and complete at the end of November, so presumably by January 1 they will be on the road.

**Mr. Clifford:** You are getting these from . . . ?

**Mr. Hanigan:** General Motors.

**Mr. Clifford:** General Motors Diesel in London, Ontario—well, we are happy to hear that. So as far as you know, there are no hitches; the work is started on this?

**Mr. Hanigan:** It is on time. It is on schedule.

**Mr. Clifford:** All right, and further to that, for the next 10, the orders are all okay for 1986, and you will get 10 more?

**Mr. Hanigan:** They will be delivered in the summer, I believe, of 1987.

**Mr. Clifford:** All right, now how many locomotives do you really need, since they are the key to get VIA on time and really providing the service Canadians want? What would you say?

**Mr. Hanigan:** Presently we have 119 of what we call the conventional locomotives. But of course, buying new locomotives, we can reduce the total number of locomotives with new ones, so we do not need 119 new locomotives. Because of the high rate, let us say of unavailability, I believe one locomotive replaces 1.5, roughly, of the old ones. If we had 30 more locomotives we would be in good shape.

**Mr. Clifford:** How soon can Canadians expect these other 30? Have you got them in your plans for 1986 or 1987?

**Mr. Hanigan:** We are working on a medium-term fleet plan at the moment, so we are to determine what will be needed in the next few years in terms of locomotives and replacements for RDCs and cars, so that will all be coming out in the fleet plan we are preparing presently. But we have, let us say, no immediate plans to acquire more.

**Mr. Clifford:** But the fleet plan—we are going to hear about this in the near future?

**Mr. Hanigan:** Yes.

**Mr. Clifford:** When would that be? Next year, January 1987? I have to have a date here. A lot of people want to know whether this whole thing is going to be obsolete or not.

[Traduction]

**M. Clifford:** Cela nous donne une meilleure idée de la situation. Pour en revenir à ce que disait M. Ouellet, et vous avez parlé tout à l'heure des 30 nouvelles locomotives que vous allez recevoir, pourriez-vous me dire à quelle date exactement vous allez recevoir les 20 premières? Est-ce le 1<sup>er</sup> août ou en septembre?

**M. Hanigan:** La livraison va commencer en septembre pour se terminer à la fin du mois de novembre; nous espérons donc que toutes ces locomotives seront entrées en service au 1<sup>er</sup> janvier.

**M. Clifford:** Vous les avez commandées à qui?

**M. Hanigan:** À la *General Motors*.

**M. Clifford:** À la *General Motors Diesel*, à London, en Ontario . . . j'en suis ravi. Vous n'avez entendu parler d'aucun retard?

**M. Hanigan:** Non. Tout va bien, les délais sont respectés.

**M. Clifford:** Très bien. Et pour les 10 suivantes, les commandes ont été faites, et vous allez bien les avoir dans les délais?

**M. Hanigan:** Elles seront livrées à l'été de 1987, je crois.

**M. Clifford:** Très bien. Combien de locomotives vous faut-il exactement, étant donné que c'est l'élément essentiel qui permet à VIA d'offrir des services ponctuels et adaptés aux besoins des Canadiens? Combien vous en faudrait-il, donc?

**M. Hanigan:** À l'heure actuelle, nous avons 119 de ce que nous appelons des locomotives classiques. Bien sûr, au fur et à mesure que nous allons en acheter de nouvelles, nous pourrions en réduire le nombre total . . . En d'autres termes, nous n'avons pas besoin de 119 locomotives neuves. Étant donné le taux élevé de non-utilisation d'une ancienne locomotive, je crois qu'une nouvelle remplace 1,5 locomotive ancienne, grosso modo. Avec 30 locomotives de plus, je pense que tout irait bien.

**M. Clifford:** Quand les Canadiens peuvent-ils espérer avoir ces 30 autres locomotives? Les avez-vous prévues dans vos plans de 1986 ou de 1987?

**M. Hanigan:** Pour l'instant, nous nous intéressons davantage au moyen terme, c'est-à-dire que nous essayons de déterminer ce dont nous aurons besoin au cours des prochaines années pour ce qui est des locomotives, des autorails diesels et des wagons. C'est donc là le plan que nous sommes en train de préparer, mais dans l'immédiat, nous n'avons pas l'intention d'acheter plus de locomotives.

**M. Clifford:** Ce plan, nous allons en entendre parler bientôt?

**M. Hanigan:** Oui.

**M. Clifford:** Quand exactement? L'année prochaine, en janvier 1987? Donnez-moi une date. Beaucoup se demandent si tout ce matériel va être complètement vétuste.



[Text]

**Mr. Hanigan:** Internally, the fleet plan will be a document that will be used in the preparation of the business plan or the five-year plan we will be adopting between now and the end of October.

• 1155

**Mr. Clifford:** Are you talking about October 1986?

**Mr. Hanigan:** Yes, and the elements of the fleet plan will be contained in the business plan.

**Mr. Clifford:** I have just one other short one, Mr. Chairman. I think I have been very good here.

**The Chairman:** You have just been great, Mr. Clifford.

**Mr. Clifford:** Do you have a team of designers and engineers in-house who are working with manufacturers to develop the kinds of locomotives that will give a real future to train travel?

**Mr. Hanigan:** The type of locomotive we are buying is a proven locomotive. Amtrak and GO Transit in Toronto have operated the same type for a number of years. So it is a proven locomotive, but we have made some changes to accommodate us on long-haul services.

**Mr. Clifford:** Right, but you see I want to make sure we get some future built into these 30 or 40 new locomotives you are going to build sometime after your plan is done in October. I mean, this present locomotive that you are using is not vastly different from the ones you have now, is it?

**Mr. Hanigan:** Yes, it is. We do not have any what we call F-40s. We do not presently have any. So these will be new to us.

**Mr. Clifford:** This is one new step forward then with this piece of equipment. When you build new ones, are you going to tell Canadians that you are still thinking ahead for new equipment?

**Mr. Hanigan:** We are, but we try as much as possible to stick to proven equipment, proven technology.

**Mr. Clifford:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Clifford. Mr. Ouellet has indicated a third round, and there was some question, but I know he wants to know whether they were answered by what Mr. Benjamin had.

As members know, I am going to have to leave the Chair, because we are entertaining 15 British Members of Parliament at lunch in the Speaker's Chamber in Room 16, just off the lobby back there. It is a sit-down lunch with name tags and it applies to those members who responded, which includes most of the people around the table here. One very prominent member did not respond, who maybe would want to ask questions. You have other things to do, Mr. Ouellet. I am going to have to go.

[Translation]

**M. Hanigan:** Au niveau interne, ce plan servira à la préparation de la stratégie commerciale quinquennale que nous allons adopter d'ici à la fin du mois d'octobre.

**M. Clifford:** Vous voulez parler d'octobre 1986?

**M. Hanigan:** Oui, et nos plans concernant notre matériel feront partie intégrante de cette stratégie commerciale.

**M. Clifford:** Je n'ai plus qu'une petite question à poser, monsieur le président. Je crois que j'ai été très patient.

**Le président:** Vous avez été parfait, monsieur Clifford.

**M. Clifford:** Avez-vous votre propre équipe de dessinateurs et d'ingénieurs qui peuvent soumettre aux fabricants des plans de locomotives qui correspondent vraiment à celles dont nous aurons besoin à l'avenir?

**M. Hanigan:** Le modèle de locomotive que nous avons commandé a fait ses preuves. En effet, *Amtrak* et *GO Transit*, à Toronto, l'exploitent depuis plusieurs années. C'est donc un modèle qui a fait ses preuves, mais nous l'avons adapté aux longues distances que nous desservons.

**M. Clifford:** Bien. Vous savez, j'essaie tout simplement de m'assurer que ces 30 ou 40 locomotives que vous allez acheter après la préparation de votre stratégie, en octobre, correspondront vraiment aux besoins des générations futures. Le modèle de locomotive que vous êtes en train d'acheter n'est pas tellement différent de celui que vous utilisez en ce moment, n'est-ce pas?

**M. Hanigan:** Si, car nous n'avons pas de ce que nous appelons les F-40 et, par conséquent, ce sera un nouveau modèle pour nous.

**M. Clifford:** Je suis content de savoir que ce nouveau matériel va vous permettre de faire un pas en avant. Lorsque vous allez acheter ces nouveaux modèles, allez-vous dire aux Canadiens que vous songez déjà aux achats suivants?

**M. Hanigan:** Oui, mais dans la mesure du possible, nous choisissons du matériel et de la technologie qui ont fait leurs preuves.

**M. Clifford:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Clifford. M. Ouellet a demandé à prendre la parole pour un troisième tour.

Toutefois, je dois partir car nous sommes les hôtes de 15 députés britanniques, pour le déjeuner, à les appartements du Président, dans la salle 16, juste à côté du lobby. C'est un vrai repas, avec des cartons pour les noms des invités, et tous les députés qui ont répondu à l'invitation doivent y participer, à savoir, la plupart de ceux qui sont ici aujourd'hui. Un député éminent n'a pas répondu à cette invitation, mais il a peut-être des questions à poser. Vous avez d'autres choses à faire, monsieur Ouellet. Je dois partir.

## [Texte]

Mr. Reid circulated a letter on the St. Lawrence Seaway. Mr. Reid's problem is—and we have all had the problem—that he is not going to be here Thursday when the committee is going to be in camera to really define its full business. That business involves the seaway and some other major pieces of legislation that I can report to the committee on, having had over an hour with the Minister on Thursday or Friday since we last met. We are not going to be able to deal with this letter right now.

We are meeting at 3.30 p.m. in this same room with CN, and there is a lot of interest in that. We also have the room so as to continue with CN into the night. I do not know if we can get to the letter today. We are going to meet tomorrow with CN Marine in a hybrid fashion.

Mr. Reid, I hope you are going to be there, because I am going to suggest I take this letter and deliver it to the House Leader and talk to him. Perhaps I will write a little letter as I leave this chair. Mr. Reid, your letter dovetails pretty well, and at the same time I asked the staff to prepare a proposal, a work study, of the seaway. We indicated at the last meeting that there are some decisions we have to make. I received this Monday and I have this in my hand.

I suggest we circulate this to members who will have a chance to look at it. We have your letter. I may or may not have anything to report on your letter when we meet at 3.30 p.m., if we can get a time to really meet. The real intent was to have a comprehensive discussion on Thursday, with votes to make sure we get the votes of the committee to support what we have to do in the next while.

Time is of the essence, so I suggest that Eugene circulate the work plan for the seaway, which you will be very interested in. It covers some of the points where the committee will go. It also relates to the 11 previous reports on the seaway, most of which are completely out of date. It is actually a very interesting proposal that members should consider. The real deliberation on all of this should be on Thursday. Whether we are going to get a chance to get some of it in today or tomorrow is really going to depend on how the witnesses are and what the committee wishes.

But the main thing is that we meet here. And because of the interest, the many things going on, and of the votes today, I hope we can all remember that this is the room. I thought we might be able to get back in the Railway Committee Room, but we are not going to be able to today; but we can get here and start with CN right off the bat.

• 1200

**Mr. Reid:** Thank you very much, Mr. Chairman. I recognize why you have to be absent as soon as you do. I want to point out that in your discussions with the government House Leader, the communication addressed to you is signed by the subcommittee representative of the Liberal Party and that of the New Democratic Party. Both have indicated their willingness to attend the Thunder Bay activity. Both then have the support of their House Leaders to absent themselves from the

## [Traduction]

M. Reid nous a distribué une lettre sur la Voie maritime du Saint-Laurent, mais malheureusement, il ne pourra pas être là, jeudi, lorsque le Comité va se réunir à huis clos pour arrêter son programme de travail. Ce programme comprend la Voie maritime et d'autres projets de loi fort importants, dont je peux vous dire quelques mots puisque j'ai rencontré le ministre jeudi ou vendredi dernier pendant une heure... Nous n'allons donc pas pouvoir discuter de cette lettre maintenant.

Nous nous retrouverons à 15h30, dans cette même salle, avec les représentants du CN, et je sais que cela suscite beaucoup d'intérêt. Nous allons également garder la même salle pour la réunion en soirée. Je ne sais pas si nous pourrions discuter de cette lettre aujourd'hui, mais demain, nous allons entendre les représentants de CN Marine.

Monsieur Reid, j'espère que vous serez là, car je propose de soumettre votre lettre au leader en Chambre pour lui parler de la situation. Monsieur Reid, votre lettre est tout à fait pertinente et opportune, et je vais demander à notre personnel de préparer une proposition, un programme de travail sur la Voie maritime du Saint-Laurent. Lors de la dernière réunion, nous avons convenu qu'il nous fallait prendre certaines décisions. J'ai reçu cette lettre lundi et je l'ai ici.

Je propose de la distribuer à tous les membres du Comité, pour qu'ils aient l'occasion d'en prendre connaissance. Je ne sais pas si je pourrai vous en dire plus au sujet de votre lettre quand nous nous retrouverons à 15h30... Nous avons l'intention d'en discuter jeudi, ainsi que les crédits dont nous avons besoin pour nos activités futures.

Comme le temps presse, je vais demander à Eugène de distribuer notre programme de travail sur la Voie maritime, ce qui ne manquera pas de vous intéresser. Il est question des déplacements que nous ferons, et également des 11 rapports qui ont déjà été faits sur la Voie maritime, et dont la plupart sont tout à fait périmés. C'est une proposition fort intéressante, et je vous conseille d'en prendre connaissance. Nous devrions en discuter jeudi. Il se peut que nous ayons l'occasion d'en discuter aujourd'hui ou demain, mais tout dépend des témoins que nous entendrons et de ce que vous voulez faire.

L'important est que nous nous retrouvions dans cette salle. Il y a toutes sortes de choses qui se passent en ce moment, les votes, etc., mais l'essentiel, c'est de se souvenir que nous nous retrouvons dans cette salle. J'espère que nous pourrions ravoier la salle des Chemins de fer, mais certainement pas aujourd'hui. Quoi qu'il en soit, nous nous retrouverons donc dans cette salle avec les représentants du CN.

**M. Reid:** Merci beaucoup, monsieur le président. Je sais que vous devez partir, mais je tiens à vous dire, puisque vous allez en parler avec le leader en Chambre du gouvernement, que la lettre qui vous a été adressée est signée par le représentant au Sous-comité du Parti libéral et du Nouveau Parti démocratique. Ces deux représentants ont accepté d'assister à la manifestation de Thunder Bay, et ils ont l'autorisation de leur leader respectif en Chambre pour s'absenter de la Chambre



[Text]

House for that period of time. I understand other negotiations are going on which might obviate that necessity.

At any rate, Mr. Chairman, I cannot help but emphasize the fact that we have to get started. I cannot understand what is going on behind the scenes with respect to the St. Lawrence Seaway inquiry and the reference made to the clerk about organizing the itinerary not in conjunction with the subcommittee itself. I recognize that you, Mr. Chairman, have pointed out that it might be changed to a standing committee inquiry instead of that of the subcommittee.

So that the inquiry can get under way I would ask the Chair with all due respect to obtain the reference that will allow us to travel to Thunder Bay on those two days mentioned . . . and we can consider at length. The Chair has pointed out that we have to include all other locations before we can get a reference. What the necessity for that is, I am not sure, but if there is a necessity for it, I am saying to you to include those location points, those site points for hearings. It can be changed subsequently, but for the purpose of getting a reference, I would respectfully request, sir, that the request be made to Parliament to authorize that travel commencing in June of this year. That way we will get under way.

**The Chairman:** I hear you loud and clear. You are absolutely right. We have to get the order if we are going to do it officially, but that is what we are going to see. The thing is going to be fundamentally decided Thursday . . . whether we are going to be able to get anything else to tell you in an official way. You are quite right. I have checked directly with Mr. Ouellet, and I knew about Mr. Angus. The members who are fundamentally necessary to be there can be there. Whether the full committee can be there, whether the reference is full committee or subcommittee is immaterial. The thing is to get the reference.

You are quite right. It involves some discussions with the chairman and the government House Leader. That is one of the things I am going to be doing. I may have something to report at 3.30 p.m. Mr. Angus.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, I am not going to add anything to what Mr. Reid has said. He has said it very well.

From a procedural point of view, in fairness to Mr. Reid I think we should have the discussion and make decision at a time when he is able to be here. He informed us last week that he was not going to be here on Thursday. Maybe we could do some kind of orders of the day—that is a term for the House—so that right at 3.30 p.m. on Wednesday, before we start CN Marine, we can have a short business meeting to deal with the matter of the letter from Mr. Reid and the other members. We will then get into CN Marine.

**The Chairman:** Because of the reality that I may not have anything to report at 3.30 p.m. today, why do we not meet at 3 p.m. tomorrow? You are going to be here.

**Mr. Reid:** Yes.

**The Chairman:** Let us do that right after Question Period.

[Translation]

pendant cette période. Je crois que d'autres pourparlers sont en cours à ce sujet.

Quoi qu'il en soit, monsieur le président, je ne saurais trop insister sur le fait qu'il faut commencer sans tarder. Je me demande ce qui se passe, dans les coulisses, au sujet de cette enquête sur la Voie maritime du Saint-Laurent et sur les difficultés que présente apparemment la préparation d'un itinéraire pour le sous-comité. Je sais, monsieur le président, et vous l'avez vous-même signalé, qu'il est possible que cette enquête ne se fasse plus au niveau du sous-comité mais plutôt au niveau du Comité permanent.

Pour que cette enquête puisse commencer sans tarder, je demande au président de demander l'autorisation nécessaire pour que nous puissions aller à Thunder Bay les deux jours en question . . . Le président nous a fait remarquer qu'il fallait soumettre l'itinéraire intégral avant de pouvoir obtenir une autorisation. Je me demande pourquoi. Toutefois, si c'est vraiment indispensable, je vous propose d'inclure toutes les villes dans lesquelles nous avons l'intention d'organiser des audiences. On pourra modifier l'itinéraire par la suite, mais simplement pour obtenir cette autorisation, je vous propose de préparer cet itinéraire et de demander au Parlement l'autorisation de commencer nos déplacements en juin de cette année. Ce n'est qu'ainsi que nous pourrions faire avancer les choses.

**Le président:** J'ai très bien compris ce que vous avez dit, et vous avez tout à fait raison. Il nous faut obtenir un ordre de renvoi si nous voulons commencer cette enquête. Mais justement, c'est ce que nous allons voir. Tout, en fait, va se décider jeudi . . . Vous avez tout à fait raison. J'ai vérifié directement auprès de M. Ouellet, et je connaissais la réponse de M. Angus. Les députés dont la présence est indispensable peuvent y être. Quant à savoir si tout le Comité peut s'y rendre et si l'ordre de renvoi concerne le Comité plénier ou le Sous-comité, peu importe. L'important c'est d'avoir un ordre de renvoi.

Vous avez tout à fait raison. Il faudra en discuter avec le président et le leader du gouvernement en Chambre. C'est justement ce que je vais faire. J'aurai peut-être quelque chose à vous dire à ce sujet à 15h30. Monsieur Angus.

**M. Angus:** Monsieur le président, je n'ai rien à ajouter à ce qu'a dit M. Reid. Il a été parfaitement éloquent.

Sur le plan de la procédure, cependant, j'estime que, par courtoisie pour M. Reid, la discussion devrait avoir lieu en sa présence, de même que la décision qui sera prise à ce sujet. Il nous a avertis la semaine dernière qu'il serait absent jeudi. Par conséquent, on pourrait peut-être décider de régler cette question mercredi à 15h30, juste avant d'entendre les représentants de CN Marine.

**Le président:** Etant donné qu'il est possible que je n'aie rien à vous dire de plus à 15h30 aujourd'hui, pourquoi ne nous retrouvons-nous pas à 15h00 demain? Vous serez là?

**M. Reid:** Oui.

**Le président:** Juste après la période des questions.

## [Texte]

Mr Gray, would you take the Chair? We have some very distinguished British Parliamentarians from the All Party Roads Group. It includes Ministers, Parliamentary Secretaries, private secretaries. etc. I want to introduce you all, because you are a good bunch most of the time. I will see you over there.

**M. Ouellet:** Monsieur le président, je vais essayer d'être très bref. Tout à l'heure, M. Benjamin a posé une question au sujet de la convention collective avec les employés itinérants. J'ai reçu de la correspondance d'électeurs de Montréal, qui se sont plaints de la lenteur de ces négociations et du fait qu'une majorité d'employés avaient voté contre la proposition. Dans ce contexte, VIA Rail aurait procédé au licenciement de confrères de travail de la région montréalaise qui se trouvent maintenant en chômage. Et la question était: Est-ce que VIA espère ainsi changer la nature du vote en se débarrassant des éléments les plus jeunes et les plus instruits?

• 1205

Je me dois de vous poser la question suivante: Est-ce qu'il y a eu des tordages de bras pour amener vos employés à signer cette convention collective?

**M. Hanigan:** Cette lettre que vous avez, monsieur Ouellet, date probablement du mois de janvier ou de février, parce que la situation est maintenant résolue. Il y a eu signature de la convention collective en février, si je ne me trompe pas.

**M. Ouellet:** Est-il vrai que, par cette convention collective, quelque 200 employés du service itinérant seront remerciés? En d'autres mots, votre convention collective vous permet-elle de réduire votre personnel itinérant de quelque 200 employés?

**M. Hanigan:** C'est 110 au total.

Les articles de la convention collective qui ont trait au nombre d'employés ou aux tâches qui seront effectuées à bord des voitures entrent en vigueur ce mois-ci, le 13 juin. Mais cela n'a pas eu d'effet de réduire à ce moment-ci le nombre d'employés, puisqu'à cause de besoins saisonniers durant les mois d'été, nous augmentons de toute façon le nombre d'employés avec des employés temporaires.

Nous embauchons ou nous avons embauché un certain nombre d'employés additionnels pour la période de l'été. Lorsque la période de pointe sera terminée, à l'automne, il y aura mise à pied d'environ 110 employés, à travers tout le Canada cependant.

**M. Ouellet:** Je comprends que cette correspondance qui date de fin janvier, début février, est peut-être passée d'actualité, mais j'avais promis à cet électeur de soulever cette question, à l'occasion de l'étude en Comité parlementaire des crédits de VIA Rail. C'est pour cela que je le fais et, en même temps, cela vous donne une occasion de corriger s'il y a lieu, l'un des éléments soulevés dans cette correspondance, à savoir que les augmentations salariales consenties apparemment sont extrêmement basses.

Est-ce que vous pouvez me dire quel sera le taux d'augmentation de salaire de vos employés?

## [Traduction]

Monsieur Gray, pouvez-vous prendre ma place? Nous accueillons d'éminents parlementaires britanniques, notamment des ministres, des secrétaires parlementaires, des secrétaires privés, etc. Je tiens à vous présenter moi-même, car vous faites tous une bonne équipe. Je vous retrouverai la-bas.

**Mr. Ouellet:** Mr. Chairman, I will try to be brief. A little earlier, Mr. Benjamin asked a question about the collective agreement covering travelling employees. I received some letters from some members of my riding in Montreal, who are complaining because these negotiations are dragging on and because a majority of employees voted against the proposal. In that context, VIA Rail apparently laid off some workers in the Montreal region, who are now unemployed. The question was: does VIA hope to change the results of the vote by getting rid of the younger and more educated employees?

The question I feel I must ask you is this: were your employees' arms twisted to get them to sign this collective agreement?

**Mr. Hanigan:** The letter you have, Mr. Ouellet, probably dates back to January or February, because the situation has now been resolved. The collective agreement was signed in February, I believe.

**Mr. Ouellet:** Is it true that under this collective agreement some 200 travelling employees will be dismissed? In other words, will this collective agreement allow you to reduce the number of travelling employees by approximately 200?

**Mr. Hanigan:** There are 110 in all.

The articles of the collective agreement relating to the number of employees or to the jobs to be done on the cars come into effect this month, on June 13. However, the coming into force of the collective agreement will not reduce the number of employees at this time, because we supplement our staff with temporary employees because of peak season requirements in summer.

We are hiring or have hired some extra employees for the summer. After the peak period, in the fall, about 110 employees will be laid off, but they will be laid off right across Canada.

**Mr. Ouellet:** While I realize that this letter, which dates back to early February—well, it was the end of January or early February—may be out of date, I promised my constituent that I would raise the question when the committee studied VIA Rail's estimates. I raise the issue for this reason. I would also like to give you an opportunity, if necessary, to refute a point made in the letter to the effect that the salary increases are extremely low.

Can you tell me what the rate of salary increase will be for your employees?



[Text]

**M. Hanigan:** Pour 1985, il s'agit de 4 p. 100 d'augmentation et, pour 1986, 4 p. 100, ce qui est le même pourcentage que les employés de CN et CP ont accepté.

**M. Ouellet:** Un des électeurs qui m'a envoyé cette correspondance,—c'est un dossier assez épais parce qu'il y en a plusieurs qui ont écrit—se demande si cette augmentation consentie aux employés de VIA Rail est similaire à l'augmentation qui a été consentie à son président.

**M. Hanigan:** Je n'en ai pas eu d'augmentation, monsieur Ouellet.

**M. Ouellet:** Eh bien, bravo! En d'autres mots, depuis 15 ou 18 mois que vous êtes en service à VIA Rail, vous n'avez eu aucune augmentation de salaire?

**M. Hanigan:** Non.

**M. Ouellet:** Alors, il faudra avertir vos employés, parce qu'ils croient...

**M. Hanigan:** L'augmentation de salaire qui a été consentie aux dirigeants de sociétés de la Couronne était pour 1980; elle ne s'appliquait pas à ceux qui ont été nommés en 1985. Ayant été nommé en 1985, je n'ai pas eu d'augmentation de salaire.

**M. Ouellet:** ... que vous avez reçu une très forte augmentation de salaire depuis que vous travaillez à VIA Rail.

**M. Hanigan:** Les dirigeants de sociétés de la Couronne qui ont été nommés avant 1985 ont eu une augmentation de salaire, mais pas ceux nommés en 1985.

**M. Ouellet:** L'autre point soulevé est le suivant: il semble que les retards des trains sont dus au fait que le matériel est très mal entretenu. Ces gens sont plutôt des employés à l'intérieur du train que des employés qui s'occupent de la réparation, mais à leur avis—et c'est un avis qui est donné par ces employés à l'intérieur des trains—, l'entretien du matériel roulant est très mal fait et très coûteux, et c'est là une des grandes difficultés de la compagnie VIA Rail. Quelles sont les mesures que vous entendez prendre pour améliorer le service d'entretien et diminuer, si possible, vos coûts d'opération?

• 1210

**M. Hanigan:** C'est certainement une des raisons des retards des trains. Il y en a plusieurs, évidemment. Mais il est exact de dire que l'entretien ou les retards causés dans les ateliers d'entretien sont une des raisons du retard des trains. Il faut dire que nos gens qui travaillent aux ateliers doivent entretenir un matériel qui est vétuste et souvent cela demande plus de travail que si c'était un matériel plus jeune.

Nous avons pris en main, l'été dernier, au mois de juin plus précisément, les ateliers d'entretien de Montréal et de Toronto, et il y a eu, bien sûr, de la nouvelle main-d'oeuvre, pas de la main-d'oeuvre inexpérimentée totalement, mais à cause des conditions de transfert entre CN et nous, il y a des gens qui ont été transférés qui n'avaient à peu près pas ou avaient peu d'expérience, disons, dans l'entretien de matériel pour passagers, et qui avaient plutôt de l'expérience du côté entretien des matériels de convoi.

[Translation]

**Mr. Hanigan:** The increase is 4% for 1985, and 4% for 1986, which are the same rates accepted by CN and CP employees.

**Mr. Ouellet:** One of my constituents who sent me one of the many letters I received on this subject is wondering whether the rate of salary increase for VIA Rail employees is similar to the president's salary increase.

**Mr. Hanigan:** I did not get a salary increase, Mr. Ouellet.

**Mr. Ouellet:** Well, bravo for you! In other words, you have had no salary increase in the 15 or 18 months that you have worked for VIA Rail?

**Mr. Hanigan:** No.

**Mr. Ouellet:** Well, you should tell your employees, because they think...

**Mr. Hanigan:** The salary increase was for the heads of Crown Corporations appointed up to 1980. It did not apply to those appointed in 1985. Since I was appointed in 1985, I did not get a salary increase.

**Mr. Ouellet:** ... that you have had a very large salary increase since you have been working at VIA Rail.

**Mr. Hanigan:** The heads of Crown Corporations appointed before 1985 got a salary increase, but those appointed in 1985 did not.

**Mr. Ouellet:** The other point raised in the correspondence is that trains are arriving late because the equipment is very poorly maintained. This is the opinion of employees working on the trains rather than that of maintenance employees. The former feel that the maintenance of the rolling stock is very poorly done and very costly, and that this is one of the main problems of VIA Rail. What steps do you intend to take to improve the maintenance services and to reduce your operating costs, if possible?

**Mr. Hanigan:** This is certainly one of the reasons the trains are late. Of course, there are a number of other reasons as well. However, it is correct to say that maintenance or the delays which occur in maintenance shops do make trains late, as do other factors. I should point out that our maintenance employees have to work on very old equipment, and it often takes more work than would be required for newer equipment.

Last summer, more specifically in June of last year, we took charge of the maintenance shops in Montreal and Toronto, and new employees were hired. They were not completely inexperienced, but because of the transfer conditions between CN and VIA, some of the employees who were transferred had very little or almost no experience in maintaining passenger equipment. Their experience was more in maintaining freight equipment.

[Texte]

Il y a sûrement une période de rodage, tant au niveau des employés qu'au niveau de la supervision, situation qui est en voie de se corriger et déjà depuis quelques mois, on voit une amélioration de la productivité dans les ateliers, mais il reste encore des problèmes. Cela prendra encore probablement plusieurs mois avant que le niveau de productivité soit assez élevé pour que les opérateurs ou les exploitants reçoivent tout leur matériel à temps et dans l'état dans lequel ils doivent le recevoir.

**M. Ouellet:** En terminant sur ce point, il me semble que vos employés itinérants sont au fond vos meilleurs ambassadeurs auprès du public. Il est certain que le public voyageur est en contact constant avec ces employés itinérants et il m'apparaît essentiel que ces gens-là soient heureux dans leur travail et soient bien dans leur peau, sinon, ils peuvent tout autant vous faire une très bonne publicité comme ils peuvent vous faire un tort considérable. Est-ce que vous avez un programme spécial pour vous assurer que le moral de ces employés est bon et vous assurer surtout que ces employés sont heureux du service qu'ils font, et qu'ils se sentent très importants dans votre opération, parce qu'il est évident que la concurrence des avions ou des autobus ou tout simplement des voitures est énorme, et l'avenir de VIA Rail est extrêmement lié à un service compétent et cordial? Dans ce contexte, est-ce que vous avez un programme spécial pour vous assurer que ce service à la clientèle est excellent?

**M. Hanigan:** Nous sommes bien conscients que les succès ou les insuccès de VIA Rail, en grande partie, dépendent du personnel. L'équipement est une chose, bien sûr, nous avons du vieil équipement ainsi de suite, mais vous avez absolument raison, les succès ou les problèmes de VIA dépendront de la qualité et de quelle façon le personnel va traiter la clientèle; et VIA depuis quelques années y attache beaucoup d'importance, et d'abord, on tâche par toutes sortes de moyens de motiver nos gens. Il y a des programmes de formation. La plupart des employés qui travaillent à bord ont eu une ou deux séances de formation à l'école du ministère des Transports à Cornwall. Nous allons d'ici quelques mois fournir à tous nos employés itinérants un nouvel uniforme pour rehausser le standing de nos employés. Il y a toutes sortes de mesures qui sont prises par notre service des ressources humaines pour améliorer le moral. Et un des moyens de mesurer si notre personnel itinérant fait bien son boulot, c'est par le nombre de plaintes que nous recevons. Il me fait plaisir de dire qu'en 1985, même si nous avons accueilli plus de voyageurs, le nombre de plaintes a diminué d'à peu près 14 ou 15 p. 100.

• 1215

C'est déjà un indice que les mesures prises pour améliorer le service à la clientèle donnent des résultats positifs.

**M. Ouellet:** Je poserai une dernière question portant sur un autre sujet. M. Taylor a abordé cette question du service ferroviaire entre Calgary et Edmonton. Transport 2000, comme vous savez, a appelé de cette décision. Et je rappellerai l'affirmation du président de Transport 2000 Alberta qui s'exprimait en ces termes:

[Traduction]

There is no doubt that some time was required for both the employees and the supervisors to adjust, but the situation is improving and for some months now, there has been improved productivity in the shops. Nevertheless, there are still some problems. It will probably take several more months before the productivity level is high enough for the operators to get all their equipment on time and in the condition it should be.

**Mr. Ouellet:** To conclude this point, I think that your employees working on trains are in fact your best ambassadors with the public. The travelling public is definitely in constant contact with these employees, and I think it is essential that they be satisfied and content with their jobs, otherwise, they could do you considerable damage, just as they could be one of your best advertisements. Do you have any special program to ensure that the morale of these employees is good, and particularly that they are pleased about the service they provide and feel very important in your operation? The fact is that VIA faces tremendous competition from planes, buses and even cars, and that its future depends very much on competent, cordial service. Given this situation, do you have a special program to ensure that service to your customers is of very high quality?

**Mr. Hanigan:** We are very aware that VIA Rail's successes or failures depend to a large extent on our staff. The equipment is one thing, of course, we do have old equipment, and so forth, but you are quite right in saying that VIA's successes or problems depend on the treatment of customers by our staff. For several years now, VIA has been attaching a great deal of importance to this issue, and we start by trying to motivate our employees in various ways. We have training programs. Most on-train employees have attended one or two training programs at the Department of Transport school in Cornwall. In the next few months, we will be giving all our travelling employees a new uniform, to enhance their image. Our human resources unit is taking all sorts of steps to improve staff morale. One way of determining whether or not our on-train staff is doing a good job, is by the number of complaints we receive. I am pleased to report that in 1985, while the number of passengers was up, the number of complaints was down by approximately 14% or 15%.

This figure indicates that the steps taken to improve customer service are producing positive results.

**Mr. Ouellet:** My final question is on a different topic. Mr. Taylor raised the question of rail service between Calgary and Edmonton. As you know, Transport 2000 has appealed the decision in question. I would like to remind you of the comment made by the Alberta president of Transport 2000. He said:



## [Text]

If we were to allow VIA, Canadian Pacific and the CTC to drop passenger service in Canada's second busiest corridor without a fight, then we would be admitting the passenger train has no future anywhere in this country.

That was George Lambert, president of Transport 2000, Alberta.

Ce témoignage m'apparaît un peu exceptionnel. En d'autres mots, compte tenu des difficultés, du fait qu'il y avait peu de personnes qui utilisaient ce service, Transport 2000 se demande pourquoi VIA Rail a quand même abandonné ce service, tandis que, au fond, on sait très bien que certaines des autres routes qui avaient été abandonnées dans le passé parce qu'il y avait peu de gens qui les utilisaient, d'autres routes, dis-je, ont été réinstallées à la demande du gouvernement actuel, et où finalement les frais sont difficiles à assumer mais où, quand même, VIA Rail continue à donner un service parce que c'est une clientèle à refaire, c'est une clientèle à courtiser. Comment se fait-il que dans ce corridor qui, au fond, est peut-être un des plus achalandé, comme le disait M. Lambert, vous avez complètement abandonné la bataille? S'il y a une place où il peut y avoir un service rapide de trains, c'est peut-être bien justement celui-là, entre ces deux villes.

**M. Hanigan:** Nous croyons qu'il y a du potentiel pour un service rapide, mais le service qu'est en mesure de donner VIA était loin d'être un service qui pouvait attirer la clientèle.

C'est un dossier qui a été entrepris, mené avant mon arrivée, mais j'en ai pris connaissance. Il y a une ligne qui est tout à fait particulière, et qui était opérée par VIA. D'abord la gare d'Edmonton—parce qu'il y avait deux gares à Edmonton, il y a la gare au centre-ville et l'autre qui desservait cette ligne d'Edmonton-Calgary, qui était mal située, qui était dans une banlieue—et je crois que cette ligne d'Edmonton-Calgary est peut-être tortueuse aussi... On m'a dit que sur une aussi courte distance, il y avait 180 passages à niveau. Le service était lent à cause de la configuration, sans doute, de la voie; il y avait un nombre très élevé d'accidents mortels et peu d'utilisation. La Commission canadienne des transports s'est rendue aux représentations et a abandonné.

Il faut dire aussi que la Commission avait ordonné d'opérer sur une base expérimentale de deux ans avec une meilleure cédure, ce qui a été fait, et la clientèle a continué de diminuer.

**M. Ouellet:** En ce qui concerne ce service, votre administration, en fait, a, sinon définitivement, pour un bon moment, lancé la serviette.

**M. Hanigan:** Etant donné les circonstances dans lesquelles nous devons opérer, oui; mais nous reconnaissons cependant qu'il y a un potentiel pour un train à grande vitesse entre les deux.

**The Vice-Chairman:** The meeting is adjourned until 3.30 this afternoon in the same room.

## [Translation]

Permettre à VIA à Canadien Pacifique et à la CCT d'abandonner le service aux passagers sur cet axe, le deuxième en importance au Canada, sans coup férir, serait admettre qu'il n'y a d'avenir pour les trains passagers dans aucune région du pays.

C'est George Lambert, président de Transport 2000, Alberta, qui a fait cette déclaration.

I find this testimony rather astounding. It means that even though there were difficulties and few passengers using the rail service, Transport 2000 wonders why VIA rail abandoned the line. The fact is that some of the routes that were dropped in the past because there were very few passengers were reinstated at the request of the present government. Even though the costs are very high on these lines, VIA Rail is continuing to provide the service, because it is trying to win back its customers. Given that this corridor is one of the busiest in Canada, as Mr. Lambert said, why did you give up completely? The very place for a rapid train service could well be on the Edmonton—Calgary route.

**Mr. Hanigan:** We think there is potential for a high-speed service, but the service that VIA was able to provide was far from being able to attract customers.

This action was taken before I assumed my position, but I have familiarized myself with the matter. It is a very peculiar line, and it was operated by VIA. One of the problems was the location of the Edmonton station. There were two stations in Edmonton; one was downtown, and the other, the one used by the Edmonton—Calgary line, was located in a suburb. I believe the Edmonton—Calgary line is rather winding as well. I have been told that there were 180 level crossings over this short distance. The service was slow, no doubt because of the windings of the track, and there were a high number of fatal accidents, and very few passengers. In view of the evidence presented, the Canadian Transport Commission decided to drop the line.

I should also mention that the commission ordered VIA to try offering a better schedule on an experimental basis for two years. Although this was done, the number of passengers continued to drop.

**Mr. Ouellet:** In other words, VIA Rail has thrown in the towel as far as this service is concerned, if not for good, then at least for a long period of time.

**Mr. Hanigan:** Because of the circumstances in which we were forced to operate, but we do recognize the potential for a high-speed train between the two cities.

**Le vice-président:** La séance est levée jusqu'à 15h30 cet après-midi dans la même salle.

[Texte]

## AFTERNOON SITTING

• 1537

**The Chairman:** Colleagues, I see a quorum for more than taking evidence. We are here today to hear the Annual Report of the CN and the basis of the annual report.

I apologize for being a little late, but members know that we are trying to do several different things. One member would like to know—and he is not here right at the moment—about the business tomorrow, and I was talking to the House Leader. Anyway I may want to leave the meeting to go back and continue my conversation.

Without any further ado, because I know there is a great deal of interest, which I guess is a conservative understatement of the interest of the committee today in the CN, we will get on with the examination. I understand, Dr. LeClair, you have a statement, but before the statement there is a brief presentation of how long?

**Dr. J.M. LeClair (Chairman and Chief Executive Officer, Canadian National Railway Company):** About 12 to 15 minutes.

**The Chairman:** That is great, 12 to 15 minutes. By that time, we will all have congregated here. So let us start. Members will congregate and collect themselves, and we will have the presentation, and the statement, and then we will start with questions.

**Dr. LeClair:** Mr. Chairman, Mr. Todd, the Vice-President of Corporate Communications will narrate the slide presentation and it should take no more than 12 to 15 minutes.

**The Chairman:** Fine, thank you.

**Mr. David E. Todd (Vice-President, Corporate Communications, Canadian National Railway Company):** Thank you, Mr. Chairman.

[Slide Presentation]

• 1550

**The Chairman:** Mr. Todd, I want to thank you for that overview.

Before calling upon Dr. LeClair to give a brief statement and before questions, as chairman of the committee I just want to compliment CN. This is a little out of Expo '86, frankly. You have two pavilions and certainly the film transitions you commissioned the National Film Board to do, which is in your Canada Pavilion complex, is one of the more exceptional shows in the whole Expo as far as I am concerned and I know that is the reaction of others.

I also think the film you have on the site which gives more of the hard core of the development of CN and which was supplemented perhaps by Mr. Todd, would have been even more interesting if you had had some of those facts, figures

[Traduction]

## SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

**Le président:** Chers collègues, nous avons un quorum plus que suffisant pour entendre des témoignages. Nous sommes réunis cet après-midi pour entendre les détails du Rapport annuel du CN.

Je m'excuse pour mon léger retard mais les membres savent que nous sommes obligés de faire plusieurs choses en même temps. Un membre du Comité—qui n'est pas ici en ce moment—voulait avoir des renseignements au sujet de nos travaux pour demain, et j'étais en train d'en discuter avec le leader à la Chambre. Quoi qu'il en soit, il se peut que je doive partir tout à l'heure pour terminer la discussion avec lui.

Sans plus tarder, car je sais que la question intéresse énormément les membres—et c'est peu dire—nous allons donc entendre les témoins. Monsieur LeClair, on m'a dit que vous vouliez nous faire une déclaration, mais que vous voulez d'abord nous faire un petit exposé. Est-il bien long?

**M. J.M. LeClair (président directeur-général, Chemins de fer nationaux du Canada):** Il dure environ 12 à 15 minutes.

**Le président:** De 12 à 15 minutes, excellent. Cela donnera aux autres membres le temps d'arriver. Alors, commençons. Les membres arriveront et auront le temps de s'installer, vous nous ferez votre exposé et votre déclaration, après quoi nous passerons aux questions.

**M. LeClair:** Monsieur le président, c'est M. Todd, notre vice-président des Communications, qui vous fera l'exposé accompagné de diapositives, et le tout ne devrait pas dépasser 12 à 15 minutes.

**Le président:** Très bien, merci.

**M. David E. Todd (vice-président, Communications, Chemins de fer nationaux du Canada):** Merci, monsieur le président.

[Exposé accompagné de diapositives]

**Le président:** Monsieur Todd, je vous remercie de cet aperçu général.

Avant d'inviter M. LeClair à faire une brève déclaration et de passer aux questions, en tant que président du Comité, je tiens à féliciter les représentants du CN. Cela me fait un peu penser à l'Expo 86, où vous avez deux pavillons. Les films que vous avez chargé l'Office national du film de tourner et que l'on retrouve dans le complexe du Pavillon du Canada sont certainement parmi les plus spectaculaires de toute l'exposition. C'est mon opinion personnelle, et je sais que mes collègues la partagent.

Je sais aussi que le film que vous avez tourné sur le site au sujet de l'évolution du CN et dont a parlé un peu M. Todd, aurait été encore plus intéressant si vous y aviez ajouté certain des détails, des chiffres et des projections que vous nous avez



*[Text]*

and projections in it. Certainly, the transitions and your whole show has been good.

I wanted to get that in before your statement and the questions. I really think you do deserve a real compliment on that. I appreciate that overview which, frankly, indicates several very hard-core lessons in reality which I think the public has to be educated on.

**Dr. LeClair:** Thank you very much, Mr. Chairman.

I will try to go through my statement as rapidly as possible. Just let me introduce my colleagues at the table.

To my left, Mr. Ron Lawless, President and Chief Operating Officer. Mr. Lawless has very, very severe laryngitis, and frankly he will not be able to say one word; it is that severe. Mr. Fletcher will be sitting at the table to help us on the rail side.

**The Chairman:** We might make progress then.

An old remedy is lemon and honey. Lemon and honey is good for the larynx.

**Mr. Benjamin:** And hot whiskey. You gargle with it.

**Dr. LeClair:** To his left, Mr. Doug Fletcher, Senior Vice-President of Operations. To his left, Mr. Yvon Masse, Senior Vice-President for Financial Planning and Administration. To my immediate right, Mr. Al Deegan, Group Vice-President, who has taken over from Mr. Franklin. At the far end, Mr. Pye, our Vice-President and Secretary.

We welcome the opportunity to meet with you again and to discuss CN's plans and activities. Although we are here ostensibly to review the 1985 results, as presented in the annual report, these yearly sessions traditionally cover much broader ground and serve as a forum for wide-ranging discussion on current concerns and future prospects. I trust that this will be the case today.

In many respects, 1985 was a pivotal year for Canadian National. Trends and events indicate that Canada's economic framework is in the midst of rapid evolution and, clearly, CN must be prepared to meet the challenges of the new environment.

On the financial front, 1985 was a disappointment. Profits amounted to only \$117 million, well below the \$242 million recorded in 1984, and some \$140 million less than we had projected. Actually, the change from 1984 is greater than that, because on a comparable basis the net income in 1984 was \$300 million. We had to take away, for accounting reasons, \$60 million; now the rules have changed and we would now report a net of \$300 million in 1984.

In reporting this result, I want to draw your attention to the fact that the decline took place almost exclusively in CN

*[Translation]*

présentés aujourd'hui. Quoi qu'il en soit, votre contribution en général a été bonne.

Je voulais vous faire ces commentaires avant de passer à votre déclaration et aux questions. Vous méritez vraiment toutes nos félicitations. J'ai particulièrement apprécié votre aperçu général car il nous a présenté des faits très réels dont le public n'est pas conscient.

**M. LeClair:** Merci beaucoup, monsieur le président.

Je vais tenter de vous présenter mon exposé le plus rapidement possible. Permettez-moi d'abord de vous présenter mes collègues.

A ma gauche, Ron Lawless, président et chef de l'exploitation. Malheureusement, M. Lawless souffre d'une extinction de voix totale et ne pourra pas dire un mot. M. Fletcher prendra place à la table pour nous aider à répondre aux questions sur l'aspect ferroviaire.

**Le président:** Cela nous permettra peut-être de faire des progrès.

Vous pourriez essayer du citron et du miel car c'est très bon pour le larynx.

**M. Benjamin:** Et vous pourriez aussi vous gargariser avec du whisky chaud.

**M. LeClair:** À sa gauche, M. Doug Fletcher, premier vice-président, exploitation. À sa gauche, M. Yvon Masse, premier vice-président, planification financière et administration. À ma droite immédiate, M. Al Deegan, vice-président du groupe, qui a remplacé M. Franklin. Et au bout de la table, M. Pye, notre vice-président et secrétaire.

Nous sommes heureux d'avoir l'occasion de comparaître à nouveau devant votre comité pour discuter des plans et des activités du CN. Bien que notre but principal est de vous faire un résumé de l'année 1985 dans le cadre de notre Rapport annuel, nos rencontres annuelles touchent généralement à une plus vaste gamme de questions et nous donnent l'occasion de discuter des questions courantes et de nos activités futures. J'imagine que ce sera encore le cas aujourd'hui.

De bien des façons, l'année 1985 a marqué un point tournant pour les Chemins de fer nationaux. Les tendances et les événements de cette année attestent du fait que l'économie canadienne est en pleine évolution et que le CN doit manifestement être prêt à relever les défis de cette ère changeante.

Sur le plan financier, l'exercice financier 1985 s'est avéré décevant. La compagnie n'a réalisé que 117 millions de dollars de profits, ce qui est bien inférieur au total de 242 millions de dollars réalisés en 1984 et près de 140 millions de dollars de moins que ce que nous avions prévu. En fait, l'écart entre 1984 et 1985 est bien plus grand car, toutes proportions gardées, les recettes nettes pour 1984 s'élevaient à 300 millions de dollars. Pour des raisons de comptabilité, il a en effet fallu en soustraire 60 millions de dollars; maintenant que les règles ont changé, nous pouvons dire qu'en 1984, le revenu net de la compagnie était de 300 millions de dollars.

Cela dit, je dois vous signaler que le déclin a eu lieu presque exclusivement dans les divisions du transport de la

## [Texte]

transportation divisions: that is Canadian Rail, TerraTransport, and CN Route. Net income reported by Canadian Rail was only half what it had been in 1984, while deficits posted by TerraTransport and the trucking division rose significantly.

On the other hand, the non-transportation activities, notably telecommunications, real estate, and exploration, earned the better part of the corporation's net profit—in fact, more than \$81 million of the \$117 million total was earned by the so-called enterprise.

I would like to underline that, Mr. Chairman, because these are not cyclical industries like rail is, and they allow CN, in very difficult years, like the one we have had and the one we are in now, to show at least some profits and re-invest them in our capital spending.

While their performance is heartening and encouraging, it highlights the fact that we must attend to incipient problems on the rail side if CN is to remain a viable commercial operation.

• 1555

These problems stem from external factors over which CN has little control, but which we must come to terms with now to avoid serious consequences in the future. They include the fact that Canada's industrial economy, indeed the global economy, is in the state of transition. We are witnessing structural changes in the marketplace as worldwide patterns of trade, production and consumption shift. For CN, these structural changes have meant a decline in demand for rail transportation services on the part of Canada's producers of bulk resource commodities, traditionally the most important source of railway revenues.

At the same time, the competitive environment in which CN operates has been evolving rapidly, the net effect being a slippage of CN's productivity vis-à-vis other modes and carriers. The competitive edge we held during the 1970s, on the continental scale, has been largely eroded in recent years, mainly because of productivity gains achieved by U.S. railways after passage of the Staggers Rail Act. To maintain market share and to continue to be able to provide reasonably priced and efficient rail freight service, CN must concentrate on lowering its cost base, thereby upgrading its own productivity level.

It is important to realize we do not only compete with Canadian Pacific and truckers, but we also compete with U.S. carriers who come to Canada. Approximately one-fourth of our traffic is north-south, and quite a bit of that is in competition with them. They could also provide, as was shown in one of these slides, alternative east-west routes for Canadian goods, if we are not careful and fall too far back in our productivity gains.

CN also faces, in addition to these effects, a very serious financial dilemma. Over the past eight years, since we had the

## [Traduction]

compagnie: c'est-à-dire CN Rail, TerraTransport, et CN Route. CN Rail n'a réalisé que la moitié des revenus de 1984, tandis que les déficits de TerraTransport et de la division du camionnage se sont élevés considérablement.

Par contre, les autres secteurs, notamment les télécommunications, l'immobilier et la prospection, ont réalisé la majorité des profits de la société—en fait, ils ont réalisé plus de 81 millions du total de 117 millions de dollars.

Si je le souligne, monsieur le président, c'est qu'il ne s'agit pas d'une industrie cyclique comme l'industrie des chemins de fer, et que cela permet au CN de réaliser quelques profits pendant les années de vaches maigres, comme l'année dernière et cette année, et de les réinvestir.

Bien que ces chiffres soient encourageants, ils nous rappellent l'importance de régler des problèmes qui commencent à surgir dans le secteur ferroviaire si nous voulons que le CN demeure une entreprise commerciale viable.

Ces problèmes sont causés par des facteurs extérieurs sur lesquels le CN n'a que peu de contrôle mais qu'on doit quand même régler dès maintenant afin d'éviter les conséquences sérieuses qu'ils pourraient avoir à l'avenir. Ils comprennent le fait que l'économie industrielle du Canada—en fait l'économie toute entière—est en période de transition. Nous assistons à un changement de structure du marché à mesure que le commerce, la production et la consommation font un important virage, à l'échelle du monde. Au CN, ces changements de structure ont entraîné une baisse de la demande pour nos services de transport par rail, de la part des producteurs canadiens de ressources en vrac—notre plus importante source de revenus.

Du même coup, le climat de la concurrence dans lequel nous fonctionnons évolue très rapidement, entraînant une baisse de la productivité du CN au regard d'autres modes et transporteurs. L'avantage compétitif que nous avons eu au cours des années 1970 à travers le continent a été rongé au cours des dernières années, en particulier par suite des gains de productivité réalisés par les chemins de fer américains après l'adoption de la *Staggers Rail Act*. Pour conserver notre part du marché et être capable de fournir des services ferroviaires efficaces à un coût raisonnable, le CN doit s'efforcer d'abaisser son prix de base et de hausser son niveau de productivité.

Il faut se rappeler que nous faisons concurrence, non seulement avec les camionneurs et le *Canadien Pacifique*, mais aussi avec les transporteurs américains qui desservent le Canada. Environ le quart de notre commerce va dans le sens nord-sud, et nous sommes souvent en concurrence avec les Américains. De plus, comme nous l'avons démontré dans l'une des diapositives, si nous ne faisons pas attention aux gains de productivité, les Américains pourraient très bien pénétrer le marché canadien en détournant aussi le trafic dans l'axe est-ouest.

En plus de faire face à des pressions externes, le CN se voit confronté à un dilemme financier. Au cours des huit dernières



*[Text]*

1978 recapitalization, we have seen the burden of debt grow to the point where that ratio stands at about 50%. Just to give you an idea of its scope, interest rates alone will cost us \$400 million this year. That is a reflection of the very severe borrowing we have had to do in the last five to six years.

We had to borrow considerable sums on commercial money markets at very high rates of interest, mainly to maintain and renew the rail plant, expand railway capacity in western Canada and invest in productivity and enhancing technology.

As a commercial Crown corporation, CN has no access to equity capital, nor to special appropriations from government. It must depend on borrowing to meet capital needs beyond what can be generated through earnings. This is a fact of life we occasionally forget. In the last five years, CN has paid \$261 million in dividends to the federal government. Very few other Crown corporations have a record which even comes close to matching that one.

During that period, we have made impressive productivity gains, but savings in that area were largely absorbed by the heavy capital spending program and drained away to make up for losses on imposed public duties for which we were not fully compensated. Clearly, this serious situation must be attended to soon if CN is to remain financially self-supporting over the long term. We must do more than contain the growth of the debt load; we must find ways of reducing it in absolute terms to avoid being effectively crippled by mounting interest charges year by year.

As I have just said, our yearly interest costs are now in the vicinity of \$400 million and our debt is \$3.5 billion. The challenge is enormous, but we have begun implementing a number of measures and are considering others to improve CN's financial and competitive position. The objective of these measures is to create a new CN, an innovative and financially sound company in which services are tailored to market demands. Work force and physical plants must match the needs of the marketplace.

Initiatives include a general down-sizing of the work force, rationalization of low density lines, cutting back on surplus shop capacity and implementing new technology to enhance productivity, efficiency and safety.

Bien qu'il soit nécessaire d'appliquer des mesures visant à réduire les coûts, il ne faut pas conclure que le CN tourne le dos à ses responsabilités d'employeur. Il respecte ses engagements sociaux. Les lignes de conduite en matière de ressources humaines et les programmes mis en place au cours des dernières années le demeureront et seront même améliorés et élargis.

*[Translation]*

années, depuis la refonte du capital du CN en 1978, sa dette s'est accrue au point où le ratio d'endettement s'élève aujourd'hui à près de 50 p. 100. Pour vous donner une idée de l'importance de cet endettement, les d'intérêts vont nous coûter 400 millions de dollars cette année. Cela vous donne une idée de nos emprunts depuis cinq ou six ans.

Le CN a dû emprunter des sommes importantes sur les marchés monétaires commerciaux, à des taux d'intérêt élevés, surtout pour l'entretien et le renouvellement de ses installations, pour accroître sa capacité ferroviaire dans l'Ouest canadien et investir dans une technologie qui accroîtra sa productivité.

En tant que société commerciale de la Couronne, le CN ne peut lever de capital-actions et n'a pas accès à des crédits du gouvernement; il doit donc faire des emprunts pour ses immobilisations au-delà des sommes qu'il peut générer en bénéfices. C'est un fait que nous oublions parfois. Le CN a payé 261 millions de dollars en dividendes au gouvernement fédéral. Très peu d'autres sociétés ont un si bon dossier.

Au cours de ces années, la productivité du CN s'est largement accrue, mais les économies réalisées dans ce secteur ont été presque entièrement absorbées par les lourdes immobilisations et pour compenser les pertes imputables à la charge publique imposée, sans pleine indemnisation. Manifestement, ce grave problème doit être résolu sans tarder si l'on veut conserver l'autonomie financière à long terme du CN. Nous devons faire plus que de simplement contenir la croissance de la dette; nous devons découvrir des moyens de la réduire de façon absolue, afin d'éviter d'être effectivement paralysés par la somme croissante des charges d'intérêt d'une année à l'autre.

Comme je l'ai dit, nos coûts d'intérêt sont maintenant de 400 millions de dollars et notre dette est de 3,5 milliards de dollars. Le défi est de taille, mais nous avons commencé à mettre en place un certain nombre de mesures, et nous en envisageons d'autres, pour améliorer la position financière et concurrentielle du CN. L'objectif de ces mesures est de donner naissance à un nouveau CN, une compagnie novatrice et financièrement saine dont les services s'harmonisent avec les besoins du marché. L'effectif et les installations doivent aussi répondre aux exigences de la demande.

Nos actions prochaines comprennent une rationalisation de l'effectif et des installations, des voies peu utilisées, une élimination de la surcapacité des ateliers et la mise en place d'une nouvelle technologie axée sur la hausse de la productivité, de l'efficacité et de la sécurité.

However, although cost-cutting measures are necessary, CN is by no means turning its back on its obligations as a socially responsible employer. It is meeting its social commitments. Human resource policies and programs implemented in recent years will remain in place and, indeed, are being refined and expanded.

[Texte]

• 1600

Le Programme emploi-jeunesse, par exemple, comptera bientôt deux années complètes d'existence et il continue d'offrir à des centaines de jeunes gens l'occasion de développer des talents qu'il leur sera possible de commercialiser.

Le Programme d'équité en matière d'emploi inauguré à l'automne de 1984 donne de bons résultats et augmente la représentation des femmes à tous les niveaux. Il se concentre maintenant sur les autochtones, les minorités visibles et les personnes atteintes de handicaps. Notre section équité en matière d'emploi inaugurera prochainement sa première garderie pour les enfants du personnel du CN, à Montréal.

Sur le plan commercial le CN fait présentement face à un autre défi qui s'avère prometteur. Je parle ici de la réforme de la réglementation, un projet qui a déjà notre assentiment et notre approbation. Au cours des mois qui ont suivi la publication du document *Aller sans entrave* nous avons activement pris part au débat public. Nous avons aussi profité de ce répit pour examiner de plus près et d'un oeil critique nos méthodes habituelles, l'exploitation et la commercialisation de nos services, pour tenter d'établir la meilleure façon de nous adapter à ce nouvel environnement plus compétitif.

Outre le fait d'ouvrir de nouveaux marchés et d'engendrer de meilleurs tarifs pour les expéditeurs, la réforme ouvrira aux chemins de fer une plus grande souplesse en matière de gestion de coût et de diminution des contraintes de rentabilité en autorisant la pleine indemnisation des obligations publiques qui lui seront imposées.

Quant à l'avenir, le succès du CN dépend surtout de la pertinence de nos plans d'action et de nos décisions actuelles en vue des changements déjà amorcés dans l'industrie et le contexte économique du Canada. Il dépendra aussi de la mesure dans laquelle nous réussirons à remédier aux problèmes actuels.

Le succès du CN dépend aussi de votre attitude en ce qui a trait au rôle qu'assumera le CN dans ce nouveau contexte. Nous croyons que le CN doit se transformer davantage en une entreprise de distribution appuyée par une représentation solide et viable dans les sphères connexes. Nous sommes confiants de voir le CN capable de mieux répondre aux besoins de la clientèle, capable d'aider l'industrie canadienne à acquérir ou conserver une place enviable face à la concurrence, un CN au service et à la technologie plus innovateurs, un CN plus productif à tous les niveaux.

Le processus est déjà amorcé et tout me porte à croire que l'an prochain, lors de la rencontre des représentants du CN et du Comité, notre fiche de réalisation sera des plus méritoires.

Monsieur le président, j'invite maintenant les membres du Comité à poser des questions, mais j'aimerais aussi vous faire remarquer qu'il y a trois points sur lesquels il nous sera très difficile aujourd'hui d'apporter beaucoup d'éclaircissement.

D'abord la vente de «CN Route»: les acheteurs sont à mettre au point leur plan commercial et il serait malvenu de notre part de prédire la portée d'un tel plan et très difficile pour nous d'essayer de deviner quelles seront leurs réalisations futures.

[Traduction]

For example, the Youth Employment Program, now nearing the end of its second year, continues to offer hundreds of young people opportunities to develop marketable job skills.

The employment equity program, launched in the fall of 1984, is producing good results in terms of increasing the representation of women at all levels, and is now focusing as well on native peoples, visible minorities, and the disabled. Under the auspices of the employment equity office, CN will be inaugurating its first day care centre for the children of employees, in Montreal, later this year.

On the business front, CN faces another major challenge at the moment, but it is a promising one. I refer to regulatory reform, a concept we approve and welcome. During the months since *Freedom to Move* was released, we have participated actively in the public debate. We have also used the interval to take a close, hard look at the ways in which we have traditionally operated and marketed our services and to examine how we might best adapt to a new, more competitive environment.

We are hopeful that, in addition to opening up the marketplace and generating better deals for shippers, the new regulatory regime will allow the railways greater flexibility to control costs and lessen constraints on earning capacity by authorizing full compensation for imposed public duties.

As for the future, CN's success depends largely on how well we plan and prepare today for changes already underway in the industry and in Canada's economic environment, and on how well we deal with current problems.

It also depends on your attitudes regarding the role CN should play in that environment. We see CN becoming more of a total distribution company, supported by strong and viable representation in related fields. We expect CN to become better able to respond to customers' needs, more able to help Canadian industry acquire or hold a competitive edge, more innovative in terms of service and technology, and more productive at all levels.

The process has begun, and I am confident that when CN representatives meet with this committee next year, the record of accomplishment will be notable.

Now, Mr. Chairman, we invite your questions, but before you begin, I would like to point out that there are three issues we would find it very difficult to comment on today.

One, the sale of CN Route, we are not free to discuss because the purchaser is currently preparing a business plan for the company and it would not be appropriate for us to speculate on its content.



## [Text]

En second lieu, il s'agit du Régime de pensions du CN qui fait l'objet d'une étude par un comité parlementaire. Le CN a formé son propre groupe de travail composé des administrateurs, des directeurs, du bureau de la direction, pour étudier ce rapport et nous vous demandons un peu de patience. Ce rapport sera prêt dans quelques semaines et c'est seulement à ce moment que nous pourrons vous faire part de la position officielle sur ce rapport du comité parlementaire. Entre parenthèses, j'en profite monsieur le président, pour mentionner que nous considérons ce rapport très bien fait, un bel effort professionnel. Nous le prendrons très au sérieux. J'aimerais, par le biais de cette réunion, transmettre nos félicitations à ce Sous-comité parlementaire qui a étudié le plan de pensions du CN.

Enfin, celle-ci est la plus délicate j'en conviens, c'est la question des ateliers principaux de Moncton. L'étude faite par le CN sur le rôle de ces ateliers principaux, l'an dernier, est maintenant terminée. Elle sera présentée sous peu, soit dimanche, au conseil d'administration. Au moment où je vous parle, il sera difficile pour nous de présumer ou de préjuger de l'attitude du conseil d'administration sur les recommandations qu'ils recevront dans quelques jours; donc il nous sera assez difficile de faire des commentaires. Cependant si vous le souhaitez, monsieur le président, nous nous ferons un devoir de vous rencontrer de nouveau quand toutes ces questions auront été acheminées vers un règlement.

• 1605

Thank you very much, Mr. Chairman. We would now welcome any questions and hopefully comments that might help us in these troubled times.

**The Chairman:** Dr. LeClair, thank you. With the committee's approval, the first three questioners representing the first three parties will have fifteen minutes, and then ten minutes to each questioner so we can keep the flow. As everyone can see, there is quite a lot of interest in this matter today and I have already indicated, Dr. LeClair, that we are here to 6 p.m. and we very well will be here after 6 p.m. also.

We will wait until the questions are put to determine whether the Chair has to rule on the propriety of the questions. I understand your caveats on the three issues. I have some reservation on one of them—very much so, because I know members are interested—but I am not going to say too much more until I hear the questions. We have Mr. Ouellet, Mr. Benjamin, Mr. Cochrane, Mr. Blaikie, Mr. Clifford, Mr. Tobin, Mr. Angus and Mr. Gray at this moment.

**M. Ouellet:** Monsieur le président, je voudrais dire, dès le début, que je regrette infiniment les propos du docteur LeClair. Il essaie de limiter la portée des questions qui pourraient être posées par les membres du Comité. Je trouve regrettable que le CN ne veuille pas recevoir les conseils des membres du Comité des transports, avant qu'il ne soit trop tard. Il s'agit de questions pouvant conduire à la perte de centaines, sinon de milliers d'emplois, dans différentes régions du pays. Je pense, monsieur le président, que notre témoin

## [Translation]

Second, CN's pension plan, which has been the subject of parliamentary committee study. CN has formed a committee of the board of directors to examine the report, and we are asking for a little patience. The report will be ready in a few weeks and only then can we give you our official position on the committee's report. I might mention, Mr. Chairman, that we find the report well done and very professional. We shall be taking it seriously. I would like to take the opportunity provided by the meeting to pass on our congratulations to the parliamentary subcommittee that studied the CN pension plan.

The last, and probably the most sensitive issue, is the question of the Moncton main shops. the assessment of shop capacity which CN undertook last year has been completed and will be submitted to CN's board of directors shortly. At this time, we cannot presume or prejudge how the board might react to the recommendations and therefore are not in a position to comment. However, we would be pleased to meet with you again, on any or all of these issues, once they are closer to resolution.

Merci beaucoup, monsieur le président. J'invite maintenant les membres à poser des questions, et nous serions reconnaissants des commentaires qui serviront à nous aider dans cette conjoncture difficile.

**Le président:** Merci, monsieur Leclair. Si le comité est d'accord, les trois premiers intervenants qui représentent chacun des partis, auront 15 minutes chacun, et chaque intervenant aura 10 minutes par la suite afin de conserver la continuité. Tout le monde s'intéresse beaucoup à notre réunion d'aujourd'hui et comme je l'ai dit, monsieur Leclair, la réunion est censée durer jusqu'à 18 heures, mais il se peut qu'elle se prolonge.

J'attendrai les questions avant de déterminer s'il me faut rendre une décision sur leur recevabilité. Je comprends vos avertissements sur les trois questions; cependant, j'ai des réserves quant à une de ces questions, et je sais que les membres s'y intéressent beaucoup, mais j'attendrai les questions avant d'en dire davantage. Présentement j'ai les noms de MM. Ouellet, Benjamin, Cochrane, Blaikie, Clifford, Tobin, Angus et Gray.

**Mr. Ouellet:** Mr. Chairman, I would like to tell you at the outset that I was very sorry to hear what Dr. LeClair had to say. He is trying to restrict the thrust of questions that might be asked by committee members. I find it regrettable that the CN does not want to receive the advice of committee members before it is too late. These are issues that may lead to the loss of hundreds, if not thousands, of jobs, in different regions of the country. I think, Mr. Chairman, that our witness should comply with the new House of Commons regulations. He

[Texte]

devrait se soumettre aux nouveaux règlements de la Chambre des communes. Il devrait savoir qu'il peut être invité à témoigner devant le Comité, non pas une fois par année, mais régulièrement selon les vœux des membres du Comité.

**The Chairman:** Do not waste any time, Mr. Ouellet. Certainly from the remarks of Dr. LeClair and especially the caveats at the end, if the Board of Directors are meeting Sunday on something so important as the Moncton shops, laying it before the Board of Directors, regardless of what happens today, I can certainly anticipate that we are going to have CN back this month.

**Mr. Ouellet:** We will have them back Monday then.

**The Chairman:** Let us get on.

**Mr. Ouellet:** I hope Dr. LeClair did not really mean what he was saying. I take it as a personal insult to the members of the committee. I am appalled by that type of statement at the end of his presentation.

Certainly I am here to question CN on the CN route. My colleague, Mr. Robichaud, is here to question CN on the shops and my colleague, Mr. Tobin, is here to question CN on what will happen to the railway in Nova Scotia and in Newfoundland, TerraTransport. Certainly we are hoping to get answers, not to be told, "we will come back when all the decisions have been made and tell you what we have done".

**Mr. Gray (Bonaventure—Iles-de-la-Madeleine):** Mr. Chairman, on a point of order please.

**Mr. Ouellet:** I want to ask first of all a question on CN routes.

**The Chairman:** Excuse me, a point of order Mr. Gray.

**Mr. Gray (Bonaventure—Iles-de-la-Madeleine):** I apologize Mr. Chairman for coming in late. I was an important member of the CN pension committee with Mr. Benjamin, and I realize the dilemma that Dr. LeClair is in with the staff and with other things that are involved. I would suggest, sir, on my point of order that we in the government side have important questions to ask also and I suggest that the CN would get back to us on the questions the questions that cannot be answered this afternoon.

**An hon. member:** Hear, hear!

**The Chairman:** I have already indicated, so that we can get onto the questions, that, I think, some of the members around this table are very experienced and can pose questions that very well may have to elicit some type of answer, but there are some problems here. Let us get on with the questions and see where we go. Obviously, I can see the CN coming back very soon. There are some problems, Mr. Ouellet, but—

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, to that point of order—

**The Chairman:** That really was not a point of order. He was just giving an explanation.

[Traduction]

should know that he may be invited to testify before the committee, not once a year, but regularly, depending on members' wishes.

**Le président:** Au fait, monsieur Ouellet. D'après les remarques de M. Leclair, et surtout d'après les avertissements à la fin de son discours, si le Conseil d'administration se réunit le dimanche relativement à la question des ateliers à Moncton, peu importe ce qui se passe aujourd'hui, je prévois revoir le CN d'ici la fin du mois.

**M. Ouellet:** Disons lundi alors.

**Le président:** Poursuivons.

**M. Ouellet:** J'espère que M. Leclair ne voulait pas vraiment dire ce qu'il a dit. Pour moi c'est une insulte aux membres de ce comité. Qu'il fasse ce genre de déclaration à la fin de son exposé, cela me consterne.

Il est vrai que je suis ici pour poser des questions sur CN Route. Mon collègue, M. Robichaud, veut poser des questions sur les ateliers, et mon collègue, M. Tobin, veut poser des questions sur l'avenir des Chemins de fer en Nouvelle-Ecosse et à Terre-Neuve, c'est-à-dire TerraTransport. Nous espérons entendre des réponses, pas des déclarations de genre, «Nous reviendrons vous rencontrer de nouveau sitôt les décisions prises pour vous dire ce que nous avons fait».

**M. Gray (Bonaventure—Iles-de-la-Madeleine):** Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

**M. Ouellet:** Je veux d'abord poser une question sur les routes CN.

**Le président:** Excusez-moi, monsieur Gray invoque le Règlement.

**M. Gray (Bonaventure—Iles-de-la-Madeleine):** Monsieur le président, je m'excuse d'être en retard. J'ai fait partie du comité sur les pensions du CN, avec M. Benjamin, et je comprends le dilemme de M. Leclair et de son personnel. Nous les ministériels avons aussi d'importantes questions à poser, et je propose que le CN réponde par écrit auxquelles il ne peut pas répondre cet après-midi.

**Une voix:** Bravo!

**Le président:** Comme je l'ai dit, afin de passer aux questions, il y a des députés à cette table qui ont beaucoup d'expérience et qui savent poser des questions de façon à avoir une réponse, mais cela semble mal parti. Passons aux questions et nous verrons. J'ai aussi l'impression que nous allons rencontrer le CN de nouveau très prochainement. Il y a des problèmes, monsieur Ouellet, mais . . .

**M. Tobin:** Monsieur le président, j'aimerais invoquer le même règlement . . .

**Le président:** Il n'a pas vraiment invoqué le règlement, il n'a donné qu'une explication.



[Text]

**Mr. Tobin:** Let me make a comment to what really was not a point of order. The point that is being made here, and the only point that is being made, is that members of the Transport committee would like to have input before the Board of Directors makes decisions on important matters. That is the only point. Not that CN cannot come back; not that it is not appropriate that they come back, but that members have input before the fact and not after.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** I think, Mr. Chairman, my point of order is that the questions we ask this afternoon in the study of the reports that the CN officials will be looking at, that before any decisions are made, they will take our questions into consequence and they will understand the feeling of this committee.

**Mr. Benjamin:** Hear, hear!

**The Chairman:** I am glad Mr. Gray said that. I really do believe the members are experienced enough in posing pejorative questions, as you are quite entitled to do, that you will get your views to the CN who are here today. Let us get on with the questions and see just where we go.

• 1610

**M. Ouellet:** Ma première question porte sur cette supposée vente de CN Route. Le docteur LeClair peut-il confirmer que le CN a vendu sa division de camionnage, qu'il l'a fait sans exiger de garantie de sécurité d'emploi pour tous ses camionneurs qui lui avaient été fidèles pendant de nombreuses années?

**The Chairman:** I think that is a proper question.

**Dr. LeClair:** Mr. Chairman, on the previous discussion, we welcome what is happening now. We are in a difficult position. The law says that the board of directors manages the corporation; we do not.

It is very difficult for us to . . . As much as we like to co-operate, and I think our records show that we have co-operated in the past, I do not recall in any instance in the last five years that I have been around when we have ever refused to answer questions to the best of our knowledge and ability.

We felt that this puts our board of directors in a very, very difficult position . . . to hear about what we are going to propose to them—because we have not done that yet—let us say, in the newspapers tomorrow, before the meeting on Sunday. We will be here Monday if you want us to be and then there will be no bar whatsoever on any questions.

[Translation]

**M. Tobin:** Permettez-moi de faire un commentaire sur ce qu'il a dit quand il n'a pas vraiment invoqué le règlement. Ce que nous disons tous, c'est que les membres du Comité des transports aimeraient avoir leur mot à dire avant que le Conseil d'administration ne prenne des décisions sur des questions importantes. C'est le seul point en litige. Nous ne discutons pas de la possibilité de rencontrer le CN de nouveau, ce qui est tout à fait approprié, mais de notre désir que les députés aient leur mot à dire avant la décision, non pas après.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Quand j'ai invoqué le règlement, monsieur le président, je voulais dire que les fonctionnaires du CN devront tenir compte de nos questions cet après-midi avant de faire des décisions, et qu'il leur faut comprendre nos pensées.

**M. Benjamin:** Bravo!

**Le président:** Je suis content que M. Gray ait dit cela. Je crois que les membres du Comité ont déjà suffisamment l'habitude de poser des questions provocantes—ce qui est votre droit, d'ailleurs—pour qu'ils réussissent à se faire comprendre par les représentants du CN qui comparaissent aujourd'hui. Continuons donc les questions et nous verrons ensuite où cela va nous amener.

**Mr. Ouellet:** My first question relates to the supposed sale of CN Route. Can Dr. LeClair confirm that CN in fact sold its trucking division without requiring any guarantees of job security for its truckers, people who had been faithful to the company for many years?

**Le président:** J'estime que c'est une question recevable.

**M. Leclair:** Monsieur le président, pour revenir sur la discussion que nous tenions tout à l'heure, nous sommes très heureux de pouvoir faire cette transaction. Cependant, nous sommes dans une position difficile. La loi précise que le Conseil d'administration dirige la société, alors qu'en réalité, nous ne la dirigeons pas.

Ainsi, nous pouvons difficilement . . . Bien que nous cherchions toujours à collaborer avec vous—et je crois que nous avons toujours essayé de le faire par le passé; en tout cas, personnellement, je n'ai aucun souvenir d'une occasion quelconque au cours des cinq dernières années où nous aurions refusé de répondre aux questions posées avec autant de précision et d'exactitude que possible.

Mais il n'en reste pas moins que d'après nous, vous mettez notre Conseil d'administration dans une position très difficile . . . car l'autre partie saurait ce que nous allons leur proposer—nous ne leur avons pas encore fait de proposition—puisque'il est fort probable que tout cela soit publié dans les journaux demain, avant même la réunion de dimanche. Nous serions disposés à revenir lundi si vous le désirez, et à ce moment-là, nous pourrions répondre à toutes vos questions, sans exception.

[Texte]

However, I welcome very much the notion that from your questions you might raise things that we should pay more attention to, that we have not looked at. Obviously we will reflect that in our presentation to the board of directors. We will make sure that they are aware of your concerns. That part I find extremely positive, that this is a further input in the final decision on those.

Pour répondre maintenant à la question spécifique de M. Ouellet, oui, la vente a eu lieu. Evidemment, il y a des conditions à remplir. Par exemple, il faudra une acceptation de la plupart des provinces sur le transfert des licences. C'est là une condition de la vente. Les autres conditions ont été rencontrées ou le seront. À ma connaissance, des documents sont signés. Et la vente finale, suite à une offre d'achat acceptée, sera signée quand certaines conditions auront été remplies.

La sécurité d'emploi des membres est encore en négociations; elle fait partie des conditions de vente. Il est sûr et certain que nous ne vendrons pas avant d'être assurés que les travailleurs seront protégés. Cela est aussi en négociations. Nous avons commencé à négocier, nous en avons parlé avec les syndicats et avec les membres concernés. Ils sont consultés là-dessus. Je peux assurer les membres de ce Comité, monsieur le président, que c'est là une préoccupation majeure. Si on n'avons pas vendu avant, à d'autres gens intéressés, c'est qu'ils n'offraient pas assez de garanties d'emploi pour les gens concernés.

**M. Ouellet:** S'agit-il de garanties d'emploi pour un certain de temps? Et pour combien de temps? Est-ce une sécurité d'emploi pour trois ans, cinq ans, dix ans? Et deuxièmement, s'agit-il d'une sécurité d'emploi pour 50 p. 100, 75 p. 100 ou 95 p. 100 des employés qui sont actuellement sous votre responsabilité?

**M. LeClair:** Monsieur le président, au début, dans mes remarques, je disais que les nouveaux acheteurs préparent un plan de trois ans. Quand nous serons au courant des détails, nous pourrions vous donner des chiffres. Actuellement, il serait un peu présomptueux de vous donner des chiffres. Je dois mentionner que tous les emplois ne pourront pas être sauvés. C'est une certitude. Nous discutons avec les syndicats pour savoir ce qui arrivera à ces gens-là? Une bonne partie d'entre eux seront sous notre responsabilité. La garantie d'emploi en négociations serait, actuellement, de trois ans.

• 1615

**M. Ouellet:** Trois ans!

**M. LeClair:** À trois ans... C'est ce que nous pensons pouvoir négocier.

Monsieur le président, je dois ajouter que nous avons reçu, en tout et pour tout, quelque 35 offres depuis un an ou un an et demi. Ces acheteurs sont, de beaucoup, les plus prometteurs. Notre jugement est basé sur le fait qu'ils seront en affaires pour longtemps. Ils prennent toutes les précautions nécessaires; ils ont les moyens financiers et le savoir-faire pour ce type

[Traduction]

Cependant, je suis tout à fait d'accord pour que, en posant des questions, vous souleviez des points sur lesquels nous nous sommes pas suffisamment penchés jusqu'ici. Nous allons, bien entendu, tenir compte de tout cela dans l'exposé que nous allons faire au Conseil d'administration, et nous allons nous assurer que ce dernier comprend bien vos inquiétudes. Pour moi, cet aspect-là est très positif, puisqu'on pourra, dans la décision finale, tenir compte de tous ces éléments.

Now, to answer Mr. Ouellet's specific question, the sale has indeed gone through. Obviously, certain conditions must be met. For instance, most of the provinces will have to agree to the licence transfers. That is one of the conditions of sale. The other conditions have already been met, or will be. To my knowledge, some documents have already been signed. And the final sale, which follows the acceptance of the offer to purchase, will go through once some further conditions have been met.

Job security for employees is still being negotiated; it too is one of the conditions of the sale. There is absolutely no doubt that we will not sell before we have been assured that workers will be protected. But, again, that is being negotiated. We have started negotiations, and we have discussed this issue with the unions and the workers involved. They will definitely be consulted. I can assure the members of this committee, Mr. Chairman, that that is one of our major concerns. Indeed, the reason why we did not sell earlier, to other interested parties, is that they were not offering adequate guarantees with respect to the job security of our employees.

**Mr. Ouellet:** Is there any time period attached to these job guarantees? How long will the jobs be guaranteed for? Three years, five years, ten years? And, secondly, will this job security apply to 50%, 75% or 95% of employees currently under your responsibility?

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, in my opening remarks, I mentioned that the buyers are currently preparing a three-year plan. Once we have had a chance to see this plan, we will be in a position to give you some figures. But, for the time being, it would be a little presumptuous of me to give you exact figures. I must point out, however, that it will not be possible to save every job. That is absolutely certain. We are currently holding discussions with the unions regarding what will happen to these people. Many of them will be under our responsibility. But, for the time being, the guarantee being negotiated is for a three-year period.

**Mr. Ouellet:** Three years!

**Mr. LeClair:** Well, three years... is what we feel we can negotiate.

Mr. Chairman, I should just mention that all told, we received some 35 offers over a period of about a year or a year and a half. We feel these purchasers are, by far, the most promising, and we base our judgment on the fact that they will be in business for a long time. They are taking the necessary precautions, and in addition to that, they have both the



[Text]

d'entreprise. Nous sommes très confiants que l'entreprise continuera. C'est une des raisons pour lesquelles nous avons accepté de vendre à ce groupe en particulier.

**M. Ouellet:** Cette vente signifie-t-elle que les pertes et les obligations du CN Route seront assumées par le CN et que les nouveaux acheteurs ne prennent aucune responsabilité, aucune obligation financière, en achetant?

**M. LeClair:** Non. Toutes les responsabilités sont celles de l'acheteur. Evidemment la dette antérieure demeure nôtre. Mais, à la date de l'achat, l'acheteur assume toutes les responsabilités. Il est certaines responsabilités que nous gardons. Nous restons responsables des employés qui ne trouveraient plus de travail chez eux. C'est le sujet de discussion avec les syndicats actuellement.

**M. Ouellet:** Vous êtes-vous entendus sur le pourcentage d'employés dont vous aurez à vous occuper?

**M. LeClair:** Non. Nous attendons leur propre planification pour connaître leurs besoins. M. Deegan travaille avec eux. Il pourrait peut-être vous donner plus de renseignement là-dessus. Quand nous connaîtrons leur plan d'action, nous le saurons exactement. On a une idée vague, mais il est difficile d'être exact.

**M. Ouellet:** Quand la transaction sera complétée, quel sera le montant de la dette du CN?

**M. LeClair:** Elle dépendra du nombre d'années. Je peux vous donner à peu près ce qu'il nous en a coûté depuis cinq ans. En incluant ce qu'on appelait autrefois les messageries du CN et le camionnage qui étaient séparés avant d'être rassemblés sous la rubrique «CN Route», on avait 178 millions de dollars de perte, depuis 1981; vous pouvez ajouter, pour les quatre années, de 1978 à 1980, un 133 millions de dollars.

**M. Ouellet:** Des soumissions publiques ou des offres ont-elles circulé parmi un certain nombre de compagnies? Quand le gouvernement a fait connaître son désir de se départir de la corporation «de Havilland», des soumissions ont été formulées. Dans le cas de «Canadair», il me semble que ce fut la même chose. Dans le cas de «CN Route» y a-t-il eu des soumissions publiques ou non? Y a-t-il eu des offres? Combien de compagnies ont été approchées par le CN, si des compagnies ont été approchées? Ou serait-ce l'inverse qui s'est produit? Par quel processus avez-vous décidé de vendre la compagnie x pour un montant quelconque?

**M. LeClair:** Monsieur le président, le processus est un peu différent du processus habituel de soumissions publiques. Le gouvernement a fait les premiers pas et non pas la compagnie. Nous avons adopté le processus de l'entreprise privée.

Une question surprise, monsieur le président. Lors de notre dernière réunion, j'avais déclaré que la vente se ferait avant la fin de l'année. Je m'étais trompé de quelques mois; à ce moment-là, nous avons pris la décision de vendre. Ce qui nous a valu beaucoup de publicité.

[Translation]

financial means and the savvy to make this kind of business work. We are very confident that the business will remain viable. Indeed, that is one of the reasons why we agreed to sell it to this particular group.

**Mr. Ouellet:** Does this sale mean the losses and financial obligations of CN route will be assumed by CN, and that the new buyers will have no financial obligation or responsibility in this respect?

**Mr. LeClair:** No. All the current responsibilities fall to the buyer. Of course, the previous debt remains our own. But, on the date of purchase, the buyer assumes all other responsibilities. We do retain some, such as the responsibility for those employees who will no longer be employed by them. That is the subject currently being discussed with the unions.

**Mr. Ouellet:** Have you come to any agreement regarding the number or percentage of employees that you will be looking after?

**Mr. LeClair:** No. We are waiting to see their plan, at which point we will know what their requirements are. Mr. Deegan is working with them closely. Perhaps he could enlighten you further in this respect. Once we have had a chance to review their action plan, we will know exactly what their requirements are. At this point, we have only a very hazy idea of what those requirements might be.

**Mr. Ouellet:** When the transaction has been finalized, what will the exact amount of CN's debt be?

**Mr. LeClair:** It will depend on the number of years. I can tell you more or less what it has cost us over the past five years. If I include the division formerly known as CN Express, and the trucking division, which were separate before we merged them under the name CN Route, our losses since 1981 have amounted to \$178 million; to this, you can add an additional \$133 million for the four-year period from 1978 to 1980.

**Mr. Ouellet:** Was there a public tendering process, or were offers made to a certain number of companies? When the government decided to dispose of de Havilland, tenders were called. In the case of Canadair, it seems to me the same procedure was followed. In the case of CN Route, was there a public tendering process or not? Did you receive any offers? How many companies were approached by CN, if any? Or was it the reverse? By what process did you decide to sell to Company X for such and such an amount?

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, the process is somewhat different from the normal procedure used for public tendering. The government took the first steps, not the company. We followed the process used in the private sector.

In response to a surprise question, Mr. Chairman, at our last meeting, I stated that the sale would go through before the end of the year. I was off by a few months; but it was at that time that we decided to sell—which got us a lot of publicity, I might add.

[Texte]

• 1620

Donc, nous avons communiqué avec toutes les compagnies de camionnage auxquelles nous pouvions penser; beaucoup d'autres se sont ajoutées. M. Lawless et M. Franklin, à l'époque, ont communiqué, personnellement, avec toutes les compagnies de camionnage qu'on connaissait, approximativement dix aux États-Unis. On les a rencontrées et on a discuté avec eux. On a fait de même au Canada. Comme je le mentionnais tantôt, nous avons eu 35 négociations. La plus courte a été une demande de renseignements; une semaine ou deux après ils n'étaient pas intéressés. Une autre a duré près de huit mois avec des négociations très intenses. Ce n'est pas celle-ci. Donc, le processus est un peu différent de l'annonce de soumissions publiques dans les journaux. Cela a donné exactement les mêmes résultats. Pas une compagnie de camionnage au pays qui n'ait été au courant. Et 35 d'entre elles ont indiqué leur intérêt et nous les avons rencontrées.

**M. Ouellet:** Il est un point sur lequel je veux revenir. Vous avez dit qu'il était évident qu'un certain nombre d'employés ne pourraient pas sauver leur emploi dans cette transaction. Puis-je obtenir des précisions à cet égard? Parlez-vous de 10 p. 100, 15 p. 100 ou 20 p. 100? Combien d'employés d'après vous?

**Dr. LeClair:** Mr. Chairman, Mr. Deegan is the one who is charged with these negotiations. Perhaps now he might want to come in and be a little bit more specific, although I think it is... I just warn him to be extremely careful about giving numbers, because we are talking now about families and we are talking about a lot of people that work there, and we would not want to alarm them unduly. We want to make sure that whenever we give a figure we are absolutely sure about this. But I have to say, though, it will be a significant figure. I think that perhaps to help the members understand, Mr. Deegan might want to say what it is we are doing, the kinds of things we are looking at.

**The Chairman:** That might help. I gather the problem with the figures is this is part of the business plan you are trying to work out. The question that comes to my mind, although I hope you will answer specifically, is whether there is any timetable. What is your timetable for completion of the business plan? Can you give us a little indication there?

**Mr. A.E. Deegan (Group Vice-President, Canadian National Railway Company):** Yes, Mr. Chairman, the purchasers started approximately six weeks ago to put their business plan together. They are still hard at it. It is probably taking them anywhere between three to four weeks longer than they had anticipated. So I would expect in the next three to four weeks we will have a much better idea from them. The manner in which they are putting together their business plan right now is visiting all 53 terminals individually, location by location, and assessing the operation, and in particular assessing the market potential and the configuration of the business.

[Traduction]

So, we got in touch with all the trucking companies we could think of; and many others were added subsequently. At the time, Mr. Lawless and Mr. Franklin got in touch personally with every trucking company we knew of, including about ten in the United States. We met with them and discussed matters. We did the same in Canada. As I was mentioning earlier, we went through 35 sets of negotiations. The shortest consisted of a request for information, following which—a week or two later—they were no longer interested. In the case of another potential buyer, we carried on very intense negotiations for almost eight months. I am not referring to the current buyer in this instance. So, as you can see, the process is somewhat different from that which involves calling for tenders in the newspaper. However, the results were exactly the same. There is not one trucking company in the country which was not aware of our desire to sell. And 35 of them made their interest known to us, following which we met with them.

**Mr. Ouellet:** There is one point I would like to come back to. You said that there was no doubt that a certain number of employees would not be able to save their jobs through this sale. Could you elaborate further? Are you referring to 10%, 15% or 20% of employees? How many employees do you think might be affected?

**M. LeClair:** Monsieur le président, M. Deegan est chargé des négociations, et par conséquent, lui voudra peut-être vous donner des détails supplémentaires là-dessus, bien que d'après moi, c'est... Je lui demanderai simplement de se garder de vous donner des chiffres précis, car il s'agit d'un bon nombre de travailleurs qui ont des familles, et nous ne voudrions pas les mettre indûment dans l'inquiétude. Avant de donner quelque chiffre que ce soit, nous voulons nous assurer que ce chiffre est exact. Mais je me dois de vous dire, cependant, qu'il s'agira d'un chiffre important. Pour aider les membres à comprendre la situation, M. Deegan voudrait peut-être essayer de vous expliquer ce que nous faisons et ce que nous essayons de faire.

**Le président:** Ce serait peut-être utile. Si je comprends bien, vous ne voulez pas parler de chiffres puisque tout cela va faire partie du plan d'action que vous négociez en ce moment. Mais la question qui me vient à l'esprit—et j'espère que vous allez pouvoir nous donner une réponse précise—c'est l'échéancier que vous vous êtes fixé. Quel délai a été fixé pour la présentation du plan d'action? Pourriez-vous nous donner une petite idée?

**M. A.E. Deegan (Vice-président du groupe, Chemins de fer nationaux du Canada):** Oui, monsieur le président, les acheteurs ont commencé il y environ six semaines à préparer leur plan d'entreprise. Ils y travaillent encore. Je crois que cela va probablement leur prendre environ trois ou quatre semaines de plus qu'ils n'avaient prévu au départ. Donc, j'ai l'impression que d'ici trois ou quatre semaines, nous aurons une bien meilleure idée de leurs besoins. Aux fins de la préparation de ce plan d'entreprise, ils sont actuellement en train de visiter chacune des 53 gares et d'évaluer les opérations dans chaque endroit, surtout du point de vue de sa rentabilité et de la place de chaque opération dans la structure globale.



[Text]

I think it is also significant to note that the agreement contains a best efforts clause on the part of the purchaser, using their best efforts to carry on as a national common carrier in the freight trucking business for a period of three years. When we had our preliminary discussions with them, we were certainly looking for a one-year best efforts clause, but the purchaser in terms of trying to demonstrate their intent volunteered a three-year best efforts clause. I can only say that from the effort and the expense they have gone to in the preparation of their plan and the due diligence to date, we have every indication they plan on carrying on a national trucking business on a fairly considerable scope.

**Dr. LeClair:** These are serious people, Mr. Chairman.

**M. Ouellet:** Le CN a-t-il promis à ses acheteurs, en contrepartie, de leur donner un contrat important de service?

**Dr. LeClair:** Mr. Lawless, with his new voice, which is a written voice now, tells me that Mr. Deegan did not answer part of the question. The closing date for this, the official closing date, has to be before December 31 of this year. We hope it will be before that, but the official date is December 31.

• 1625

Perhaps Mr. Deegan can say. I do not think there are any contractual agreements, but perhaps he should elaborate on that as to what business they would get from CN.

**The Chairman:** Perhaps before you go further into specifics, when you are meeting the board of directors on Sunday to talk about the CN shops, are you also going to lay before the board the problems of the business plans, so that once the directors know, and to get some public input, we could have some further information?

**Dr. LeClair:** Mr. Chairman, if I may, on this one it is a little different than shops. On this one the board of directors has already taken a decision many months ago. What we are doing this Sunday, on this one in particular, is we are upgrading them on what is happening. Mr. Deegan updates them on what is happening. It is quite possible that by Sunday they will not have the business plan of the new orders either, but they will be updated, to a certain degree what we are doing here now. But that decision was taken, I think, six months ago, officially.

**Mr. Deegan:** In answer to the question, Mr. Chairman, there are discussions going on right now between the CN rail people on the intermodal side and the purchaser. Those discussions are under way to see what accommodation can be made on both sides in both of our interests to ensure an adequate level of business for the purchaser.

**M. Ouellet:** Est-ce que cette transaction sera revue éventuellement par un comité parlementaire? Vous dites que le Bureau de direction vous a déjà donné un mandat pour vendre CN

[Translation]

Je crois qu'il conviendrait également de vous faire remarquer que l'accord contient une clause dans laquelle il est stipulé que l'acheteur doit faire son possible pour continuer d'assumer ses responsabilités en tant que transporteur national dans le domaine du camionnage pendant de trois ans. Lorsque nous avons tenu des discussions préliminaires avec eux, nous tenions absolument à inclure une clause semblable pour un minimum d'un an, mais l'acheteur, qui voulait faire preuve de bonne volonté, a proposé que ce soit pour une période de trois ans. D'après les efforts qu'ils ont déployés jusqu'ici et les dépenses qu'ils ont consenties pour préparer leur plan d'entreprise, et ce, le plus rapidement possible, nous croyons pouvoir vous confirmer leur intention de continuer à exploiter un service de camionnage national sur une assez grande échelle.

**M. LeClair:** Ce sont des gens sérieux, monsieur le président.

**Mr. Ouellet:** Did CN promise its buyers, in return, to give them a significant services contract?

**M. LeClair:** M. Lawless, de sa nouvelle «voix»—qui le limite, malgré tout, à la communication écrite—vient de me signaler que M. Deegan n'a pas pu répondre à une partie de la question qui lui a été posée. La question concernait la date finale de la transaction; eh bien, officiellement, la transaction doit avoir lieu avant le 31 décembre de l'année en cours. Nous espérons que tout sera terminé avant, mais pour l'instant, la date officielle est le 31 décembre.

Peut-être que M. Deegan pourrait vous en dire plus long. Je ne sais s'il y a des ententes contractuelles, mais il pourra peut-être vous dire quelle sorte de contrats de service il pourrait y avoir.

**Le président:** Avant de continuer, pourriez-vous nous dire si, au moment de rencontrer le conseil d'administration dimanche pour parler des ateliers CN, vous allez également soulever la question du plan d'entreprise, afin que nous puissions obtenir des renseignements supplémentaires une fois que les administrateurs seront au courant de la situation?

**M. LeClair:** Monsieur le président, cette situation est tout de même un peu différente de celle des ateliers. Pour ce qui est de la question du délai, le conseil d'administration a déjà pris une décision il y a plusieurs mois. Ce que nous avons l'intention de faire dimanche, c'est de les mettre au courant de la situation actuelle. C'est M. Deegan qui va le faire. Il est fort possible que nous n'ayons pas le plan d'entreprise dimanche, mais au moins ils sauront plus ou moins ce que nous faisons maintenant. Mais la décision quant au délai a été prise officiellement il y a environ six mois, si je ne me trompe.

**M. Deegan:** Pour répondre à votre question, monsieur le président, des discussions sont actuellement en cours entre les représentants du CN du côté intermodal et l'acheteur. L'objet de ces discussions est de voir si on peut satisfaire les besoins de chaque parti tout en garantissant un contrat de service suffisant pour l'acheteur.

**Mr. Ouellet:** Will this transaction eventually be reviewed by a Parliamentary Committee? You say that the board of directors has already given you a mandate to sell CN Route,

## [Texte]

Route et que vous êtes dans la phase de négociations, pour mettre au point le contrat. Je comprends qu'il peut être difficile pour vous de donner des chiffres qui pourraient vous amener à perdre une partie de la vente que vous pourriez faire et je ne vous presserai pas de ce côté, mais vous devez comprendre que pour nous, parlementaires, cette transaction peut devenir une vente de feu, à certains égards. Si cette transaction qui a été faite finalement par le truchement de négociations directes avec un acheteur plutôt qu'avec un autre sans vraiment établir de paramètres précis d'une soumission publique, s'il n'y a aucune garantie formelle de sécurité d'emploi pour une forte majorité de vos employés, et qu'il n'y a même pas de garanties pour continuer les opérations de cette compagnie après trois ans, c'est peut-être préférable que ce soit le CN qui liquide ses avoirs et en retire le profit et paye avec cela une partie de ses dettes que . . . Je vous parle un peu dans l'abstrait parce que je ne sais pas quel montant vous allez obtenir de cette transaction, mais d'après les rumeurs qui circulent, l'acheteur aura tous les beaux côtés, le CN sera pris avec ses dettes et ne sera débarrassé que d'un nombre important de ses employés qui lui coûtent cher.

**M. LeClair:** Monsieur le président, évidemment, je ne peux pas aller très loin dans la description de l'achat. Ce ne serait pas *fair* pour les nouveaux acheteurs. Cela fait un an qu'on est dans cela, et nous avons perdu 400 millions de dollars depuis 1980. Soyez assurés que pour l'intérêt du CN et, par ricochet, l'intérêt des payeurs de taxes du Canada, nous sommes en train, je l'espère, de bien nous battre.

Est-ce que cela ira devant un comité parlementaire? Evidemment, ce n'est pas de notre ressort.

**An hon. member:** [*Inaudible—Editor*] . . . two periods.

**Dr. LeClair:** Yes, 133 plus 170.

**Mr. Tobin:** You said since 1981. Since 1971 you meant, I take it.

**Dr. LeClair:** No, since 1978.

**Mr. Tobin:** Since 1978, sorry. That is what I meant.

**The Chairman:** There was the four-year period, and then there was the other period, a three-year period.

**M. LeClair:** Est-ce que cela ira devant un comité parlementaire? Ce ne sera évidemment pas notre décision. La décision appartient à notre actionnaire, qui est le gouvernement, et si le gouvernement décide que cela ira devant un comité parlementaire., soit. Mais je ne suis pas sûr qu'un des 35 acheteurs qu'on a rencontrés voudra négocier d'une façon publique et ce n'est pas ce à quoi vous vous référez. Vous vous référez au contrat final. Est-ce que ce contrat final sera devant un comité parlementaire? Je ne peux pas vous répondre parce que ce n'est pas à nous de prendre cette décision.

## [Traduction]

and that you are now in the process of negotiating a contract. I understand that it is difficult for you to give us figures, as this could cause you to lose out with respect to certain aspects of the sale. While I do not intend to press the matter, you must understand that, we, as parliamentarians, are concerned that this transaction may turn out to be almost a fire sale, in certain respects. If this transaction, which has come about, in the end, through direct negotiations with the buyer, rather than with someone else, is to go through without there really being any specific parameters, as in the case of a public tender, and if there is no formal guarantee of job security for the vast majority of your employees, nor even any guarantee that this company's operation will continue after the three-year period, perhaps it would be preferable for CN to dispose of its assets and pay part of its debt with the proceed . . . I am looking at this in the abstract to a certain degree, as I do not know the amount this transaction is actually going to bring in; however, according to the rumours that have been circulating, the buyer is going to get the best of the deal, while CN will be left with its debts, and will only have managed to rid itself of a significant number of its employees—employees that were costing a lot of money.

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, I obviously cannot give you much detail with respect to the purchase itself. It would not be fair to the buyers. We have been working on this for a year now, and we have lost \$400 million since 1980. You may rest assured that we are fighting hard for both CN's interests, and, by the same token, the interests of Canadian taxpayers.

As to whether or not this will come before a parliamentary committee, well, that is not up to us.

**Une voix:** . . . cela concerne les deux périodes que vous avez mentionnées.

**M. LeClair:** Oui, il s'agit de 133, plus 170.

**M. Tobin:** Vous avez dit que c'est depuis 1981. Mais je présume que vous vouliez dire plutôt 1971.

**M. LeClair:** Non, depuis 1978.

**M. Tobin:** Oui, excusez-moi. Je voulais dire 1978.

**Le président:** On a parlé d'abord d'une période quatre ans, et ensuite, d'une autre période, de trois ans.

**Mr. LeClair:** As to whether or not this issue will come before a parliamentary committee, obviously, that decision is not ours to make. It is up to our shareholder, namely, the government, to make that decision, and if the government decides that it wants it to come before a parliamentary committee, then so be it. But I am not at all certain that one of the 35 potential buyers we met with will want to hold public negotiations and I do not think that that is actually what you are referring to. I believe you are referring to the final contract. As to whether or not the final contract will be reviewed by a parliamentary committee, I cannot say, as it is not up to us to make that decision.

• 1630

**M. Ouellet:** Une dernière question . . .

**Mr. Ouellet:** One last question . . .



[Text]

**The Chairman:** You are a way over, but I will let it go on this issue.

**M. Ouellet:** ... à ce sujet. Je voudrais une dernière fois demander à M. LeClair s'il peut nous donner des garanties que les employés, les camionneurs, les travailleurs qui sont avec le CN depuis de nombreuses années, 95 p. 100 de ces gens-là seront protégés et cela quelles que soient les conditions du contrat, qu'au moins 95 p. 100 de ces gens continueront à travailler pour la compagnie de camionnage, la nouvelle compagnie ou ailleurs dans l'organisation du CN?

**M. LeClair:** Monsieur le président, si la question est aussi spécifique que 95 p. 100, la réponse est certainement non.

**M. Ouellet:** Quatre vingt-dix pour cent?

**The Chairman:** Mr. Ouellet, we are going to move on to Mr. Benjamin. There are difficulties here, and there was a very clear admission from either Dr. LeClair or the other gentlemen that a significant number of employees were obviously going to be affected, so we are just playing games.

Of course, sitting here as chairman, I am more concerned about anything you tell us which would prejudice the sale in terms of CN. Perhaps I should not say this, but I am not as concerned about the prospective purchaser than I am about whether there are certainly things which would prejudice your leverage in working out the proper business plan to protect as many people as Members of Parliament want to see protected. That is where the limitation is on the questions, and we should not trespass too far.

We have had a good round at this stage on this issue and Mr. Benjamin is on next. We went way over because it was a very serious item. Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Thank you, Mr. Chairman. Before you start counting the clock, Mr. Chairman, I would like to add my welcome to the officers of Canadian National and extend my sympathies to Mr. Lawless.

**The Chairman:** He should pick better companions the night before.

**Mr. Benjamin:** It is no secret, but Mr. Lawless, Dr. LeClair and I were at a function last night, and CPR picked up the tab which I thought was very nice. I just want to say to Mr. Lawless that what he has got is called politician's or preacher's throat. The only sure cure is keep your mouth shut. Which reminds me, Mr. Chairman, there apparently was a media interview with a spokesman for the Shiite Moslems a few days ago in which they threw tough questions at him and he got so excited he completely lost his voice. The attending physician said that was the worst case of hoarse Shiite he had ever seen.

[Translation]

**Le président:** Votre temps est déjà écoulé, mais je vais vous permettre de poser votre dernière question.

**Mr. Ouellet:** ... on this same subject. I would like to ask Mr. LeClair, one last time, whether he is prepared to give us any guarantees that the employees—in other words, the truckers—who have been working for CN for a number of years—say, that 95% of these employees will be protected, no matter what the contract conditions are. Can he guarantee that at least 95% of these employees will continue to work for the trucking company, either the new company or in another position at CN?

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, if the member wishes to specify 95% of employees, I can tell him right now that the answer is a definite no.

**Mr. Ouellet:** Ninety percent, then?

**Le président:** Monsieur Ouellet, je vais donner la parole à M. Benjamin. Votre question pose certains problèmes pour les témoins, et d'ailleurs, M. LeClair ou l'un des autres témoins a déjà mentionné qu'un nombre important d'employés allaient perdre leur emploi; donc, c'est un peu ridicule de continuer ce jeu.

Évidemment, en tant que président, je crains beaucoup plus que nous disions quelque chose aujourd'hui qui puisse porter préjudice au CN. Je ne devrais peut-être pas le dire, mais en fait, je m'inquiète beaucoup moins du sort de l'acheteur éventuel que de la possibilité que nous réduisions votre marge de manoeuvre vis-à-vis du plan d'entreprise et du nombre d'employés que vous allez pouvoir protéger—puisque nous, en tant que parlementaires, voudrions que vous puissiez protéger autant d'employés que possible. Donc, en posant des questions aux témoins, nous allons devoir tenir compte de cette limitation.

Jusqu'ici, nous avons pu tenir une excellente discussion, et je vais maintenant donner la parole à M. Benjamin. J'ai allongé un peu le temps de parole puisqu'il s'agissait d'une question importante. Monsieur Benjamin, vous avez la parole.

**M. Benjamin:** Merci, monsieur le président. Avant que vous commenciez à compter mon temps, monsieur le président, je voudrais tout d'abord me joindre à mes collègues pour souhaiter la bienvenue aux représentants des Chemins de fer nationaux du Canada et dire à M. Lawless que je compatis beaucoup à sa souffrance.

**Le président:** Il aurait dû mieux choisir ses compagnons hier soir.

**M. Benjamin:** D'ailleurs, je ne vous cache pas que M. Lawless, M. LeClair et moi avons assisté à une réception hier soir, réception qui nous a été offerte par le CP—ce qui était très gentil, d'après moi. Je voulais simplement dire à M. Lawless qu'il a ce qu'on appelle la laryngite politique. Et la seule façon de guérir cela, c'est de se taire—ce qui me rappelle, monsieur le président, une entrevue dans les médias avec un porte-parole des Chi'ites il y a quelques jours, pendant laquelle on lui a posé tellement de questions difficiles qu'il s'est emporté et qu'il a fini par perdre la voix. Le médecin traitant a

## [Texte]

Mr. Chairman, I watched and listened with interest to the slide show and I noted that you showed 120,000 employees and .6 million in gross tonne miles productivity in the 1950s, and 60,000 employees and 3 million gross tonne miles presently on your production charts. This is a 500% increase in productivity on your employees. I gather your projection for the 1990s is 45,000 employees. If I recall correctly, 4 billion gross tonne miles. That is a remarkable, just remarkable, in fact an extraordinary productivity performance by the company, by the employees.

• 1635

My question is this. You have reduced your employment by half; what thanks did the employees get for all this productivity increase? Half as many producing, and productivity increased five times . . . 500%. All the thanks they get for it is more lay-offs.

Have there been equivalent lay-offs amongst management, boards of directors? The productivity increase has meant CN has been able to pay \$114 million the last three years in dividends to the federal government, and \$275 million in the last three years in income taxes. What thanks did the employees get, other than fewer and fewer jobs? What the hell thanks did a large part of the Canadian public get in terms of lost services, abandoned railway lines?

When you talk about your business plan, it seems to me you are flying in the face of what was, I always thought, conventional wisdom. With increased productivity you will have a profitable company, employees will benefit, the customers will benefit and the country will benefit. Yet it has been at the expense of employees and at the expense of service to the public in many parts of Canada. I would like you to comment on what your own figures show.

**The Chairman:** I thought he said also that there was \$271 million to the government.

**Mr. Benjamin:** It was \$275 million in income taxes, and \$114 million in dividends.

**Dr. LeClair:** No. No. I am sorry, sir . . .

**The Chairman:** No. It is \$271 million . . .

**Dr. LeClair:** It was \$271 million paid in dividends to the federal government.

**Mr. Benjamin:** It was not in the statement.

**The Chairman:** But it was . . . He said \$271 million to the government . . .

## [Traduction]

qualifié cette incident de cas unique dans les annales politiques médicales.

Monsieur le président, j'ai regardé et écouté avec intérêt le diaporama présenté par nos témoins, et j'ai remarqué que vous avez parlé de 120,000 employés et d'une productivité de 0,6 million de tonnes-milles brutes dans les années 1950 et de 60,000 employés et de 3 millions de tonnes-milles brutes à l'heure actuelle, d'après vos chiffres de production. Il s'agit donc d'une augmentation de 500 p. 100 de la productivité de vos employés. Je crois comprendre que votre projection pour les années 1990 est d'avoir 45,000 employés. Si je me souviens bien, 4 milliards de tonnes-milles brutes. Cela est remarquable, tout à fait remarquable, une performance extraordinaire de la société, des employés, au plan de la productivité.

Ma question est la suivante. Vous avez réduit vos effectifs de moitié; quelle sorte de merci donne-t-on aux employés pour cet accroissement de productivité? La moitié moins d'effectifs et la productivité cinq fois meilleure . . . 500 p. 100 de plus. La façon de les remercier c'est d'en mettre encore davantage à pied.

Y a-t-il eu des mises à pied équivalentes dans la direction, au conseil d'administration? Ce gain de productivité signifie que CN a pu payer 114 millions de dollars de dividendes au gouvernement fédéral durant les trois dernières années, et 275 millions de dollars sous forme d'impôts sur le revenu. Comment a-t-on remercié les employés, autrement qu'en réduisant toujours plus le nombre des emplois? Quels remerciements a-t-on donnés au public canadien qui subit les fermetures de lignes, les réductions de services?

Lorsque vous parlez de plan d'entreprise, il me semble que vous allez à l'encontre de ce qui était considéré jusqu'à présent comme une évidence, à savoir que l'accroissement de productivité permet à l'entreprise de dégager des bénéfices, ce dont bénéficient les employés, et les clients, et le pays. Or, ce gain de productivité a été obtenu sur le dos des employés et sur le dos du public de nombreuses régions canadiennes. J'aimerais que vous nous disiez votre avis sur ce qui ressort de vos propres chiffres.

**Le président:** Je crois qu'il a dit également que 271 millions de dollars étaient allés au gouvernement.

**M. Benjamin:** C'est 275 millions de dollars sous forme d'impôt sur le revenu et 114 millions de dollars sous forme de dividendes.

**M. LeClair:** Non, non. Veuillez m'excuser monsieur . . .

**Le président:** Non. C'est 271 millions de dollars . . .

**M. LeClair:** 271 millions de dollars payés sous forme de dividendes au gouvernement fédéral.

**M. Benjamin:** Ce n'est pas ce chiffre qui figure dans le mémoire.

**Le président:** Mais c'était . . . il a dit 271 millions de dollars au gouvernement . . .



[Text]

**Dr. LeClair:** Dividends to the government over a five-year period.

**Mr. Benjamin:** Five years? I am using three years.

**Dr. LeClair:** Oh, I am sorry.

**Mr. Benjamin:** Three years... because that is what your annual report is. Three years in dividends and three years in income taxes. That totals 400 million bucks in the last three years that you have returned to the Government of Canada at the expense of employment, service to the people, lost train service, lost branchlines, you name it. What the hell kind of a deal is that for the people of Canada?

**Dr. LeClair:** Mr. Chairman, as usual, the questions from the hon. member are not easy to answer, but I will try. We will try the best we can.

He mentioned how much of the board of directors has been laid off. I will start with that one. Fortunately or unfortunately—I am not commenting—they are limited to 12 by statute. So you would have to change the statutes to change the employment of the board of directors.

**Mr. Benjamin:** By the way, there is nobody from Saskatchewan and nobody from Nova Scotia on it.

**Dr. LeClair:** Oh, there is. There is, sir.

**Mr. Benjamin:** Oh, who?

**Dr. LeClair:** Mr. Bentley. Alfred Bentley from Saskatchewan. It is very recent, in the last three weeks.

**Mr. Benjamin:** Oh, okay.

**Dr. LeClair:** On management, just to give you a feel for this, we agree with the hon. member that it would be unfair to have productivity increases strictly based on schedule people. To give you a feel—I am just talking about this year now—December, January and February. For December 1985 and the first two months of 1986, out of 11,000 so-called non-scheduled people of management definition, we were able to effect a termination of employment of 1200 of those, which is more than 10% in a space of three months. So, we have, indeed, cut management as well as we have cut employees.

I think you have to remember—and I will ask Mr. Fletcher to comment on this—that we are labour intensive. Forty-five percent of our costs are payroll costs. Obviously, productivity measures which you were congratulating us on, unfortunately have occasionally to be done by reducing employment. If you are going to be using modern technology and so forth, unfortunately this means that you need less people. But we are very proud of our record on how well we treat the people who leave CN. We are doing this now, and this is very costly. We think this is a responsibility that we do well. Certainly compared to many other large employers, we have nothing to be ashamed of in the way we treat our own employees.

[Translation]

**M. LeClair:** De dividendes payés au gouvernement sur une période de cinq ans.

**M. Benjamin:** Cinq ans? Je parle du chiffre sur trois ans.

**M. LeClair:** Oh, veuillez m'excuser.

**M. Benjamin:** Trois ans... c'est ce que dit votre rapport annuel. Trois années de dividendes et trois années d'impôt sur le revenu. Cela fait un total de 400 millions de dollars au cours des trois dernières années que vous avez versés au gouvernement, aux dépens de l'emploi, aux dépens du service à la population, au prix de services ferroviaires perdus, de lignes fermées etc. Quelle sorte de bonne affaire est-ce là pour les Canadiens?

**M. LeClair:** Monsieur le président, comme d'habitude, il n'est pas facile de répondre aux questions de l'honorable député mais je vais essayer. Je vais faire de mon mieux.

Il a demandé combien de membres du conseil d'administration ont été mis à pied. Commençons par là. Heureusement, ou malheureusement—je ne prends pas parti—leur nombre est limité à 12 par la loi. Il faudrait donc modifier la loi pour changer la composition du conseil d'administration.

**M. Benjamin:** D'ailleurs, aucun des membres n'est de Saskatchewan et aucun de Nouvelle-Ecosse.

**M. LeClair:** Oh si. Si.

**M. Benjamin:** Ah bon, et qui donc?

**M. LeClair:** M. Bentley. Alfred Bentley est de Saskatchewan. Sa nomination est très récente, elle est intervenue il y a trois semaines seulement.

**M. Benjamin:** Ah bon.

**M. LeClair:** Au niveau de la direction, pour vous donner une idée... je suis d'ailleurs d'accord avec l'honorable député, il serait injuste que les gains de productivité soient réalisés uniquement au niveau des employés subalternes. Pour vous donner une idée—et je parle de cette année—décembre, janvier et février. En décembre 1985 et durant les deux premiers mois de 1986, sur 11,000 cadres, nous avons coupé 1,200 postes, soit une réduction de plus de 10 p. 100 en l'espace de trois mois. Nous avons donc effectivement opéré des coupures d'effectifs également chez les cadres et non pas seulement chez les employés.

Il ne faut pas oublier—et je demanderais à M. Fletcher de nous en parler—que nous sommes une activité à forte participation de main-d'oeuvre. La masse salariale représente 45 p. 100 de nos prix de revient. Il est évident, dans ces conditions, que les gains de productivité dont vous nous avez félicités ne pouvaient être obtenus sans réduction d'effectifs. Si vous employez les techniques les plus récentes etc., cela signifie malheureusement que vous aurez besoin de moins de personnel. Mais nous sommes fiers, au CN, de la façon dont nous traitons les employés licenciés. Ce que nous faisons pour eux coûte très cher mais c'est une responsabilité dont nous nous acquittons bien. En tous cas, comparé à maintes autres grandes entreprises, nous n'avons pas à rougir de la façon dont nous traitons nos employés.

[Texte]

[Traduction]

• 1640

Perhaps Mr. Fletcher, in the absence of Mr. Lawless, could give you more specifics in terms of productivity versus employees and what good that has been for services to the Canadian population.

**Mr. Douglas L. Fletcher (Senior Vice-President, Operations, Canadian National Railway Company):** Thank you, Dr. LeClair, Mr. Chairman.

I think our annual report indicates the average wage per employee on CN, and on looking at that average wage and comparing it to the sort of national average, we would have to conclude that our employees have shared in the productivity benefits, and that they have improved their pay considerably since 1950, and continue to do so each year.

In terms of service to the communities, I think we are providing the service that the communities require and the services that the communities will use. Before we can abandon a service there is a very detailed process, as you know, we have to follow. Third parties have to be satisfied that what we are proposing is both logical and in the best interests of the community.

**Dr. LeClair:** Mr. Chairman, could I give a figure to the hon. member on this to add to what Mr. Fletcher has said. It has just been handed to me. In 1957 the average pay per employee was \$3,704. In 1985 the average went from \$3,700 in 1957 to \$32,836.

**Mr. Benjamin:** It damn well should have with the increased productivity. I am glad to know they have shared in it that much among a fewer number of people. I want to remind the gentlemen, Mr. Chairman, that the proportion of chiefs compared to the number of Indians they have on their rolls is, I still think, a little bit out of line, and of course the difference between lay-offs of rank and file employees is that they get lay-off pay and the management types get what is called the golden handshake, and there is some difference there.

I want to move to your statement, Dr. LeClair. You welcome *Freedom to Move*, a concept you approve of and welcome. You adapt to a more competitive environment, you say. You are not prepared yet to talk to us about your business plan, but will you make sure, or maybe your business plan does include or puts an end to the whole concept of less track, less employees, which means less service in many areas of Canada... You welcome *Freedom to Move*, and yet we have the case now where just in the past few days three major Canadian airlines, twelve majors in the United States, all in their annual report, are showing substantial losses, which all of them have said are due to deregulation and the so-called new competitive regime. How can you expect anything else in a milieu of confidential rate-setting, which I think is anti-competitive and should be outlawed? But in a so-called new regime of confidential rate-setting, which means lower revenues for the company, it is going to mean more lay-offs. The experience of Conrail has not been beautiful under deregulation down there under the Staggers Rail Act. The

Peut-être M. Fletcher, en l'absence de M. Lawless, pourrait-il nous donner davantage de chiffres concernant la productivité et les mises à pied et les services aux usagers.

**M. Douglas L. Fletcher (Vice-président principal, Opérations, Chemins de fer nationaux du Canada):** Je vous remercie, monsieur LeClair et monsieur le président.

Je pense que notre rapport annuel montre que, si l'on compare le salaire moyen au CN à la moyenne nationale, on constate que les employés ont bénéficié des gains de productivité et que leur rémunération s'est considérablement améliorée depuis 1950 et continue à le faire régulièrement à chaque année.

En ce qui concerne le service aux collectivités, je pense que nous leur donnons le service dont elles ont besoin et qu'elles utilisent. Comme vous le savez, nous devons passer par toute une procédure très rigoureuse avant de fermer une ligne. Nous devons convaincre les tierces parties que ce que nous proposons est à la fois logique et dans le meilleur intérêt de la collectivité.

**M. LeClair:** Monsieur le président, pourrais-je donner un chiffre à l'honorable député, pour compléter ce que disais M. Fletcher. On vient de me le passer. En 1957, le salaire moyen par employé était de 3,704 dollars. En 1985, il était de 32,836.

**M. Benjamin:** C'est bien la moindre des choses avec cet accroissement de productivité. Je suis heureux de constater que le nombre considérablement réduit des employés en a obtenu une part. Je tiens à rappeler à ces messieurs, monsieur le président, que le nombre de chefs comparé à celui des Indiens sur leur liste de paye reste encore disproportionné et aussi, bien sûr, qu'il y a une différence entre le licenciement d'un simple employé et celui d'un cadre, le premier touchant une petite indemnité de départ et le cadre bénéficiant de ce que l'on appelle une poignée de main en or et qu'il y a là quelques différences.

Je veux passer à votre déclaration, M. LeClair. Vous vous dites satisfait de *Aller sans entraves*, un concept que vous saluez et dont vous êtes satisfait. Vous dites que vous vous adaptez à un environnement plus concurrentiel. Vous n'êtes pas encore disposés à nous parler de votre plan d'entreprise, mais est-ce que vous veillerez à ce qu'il intègre tout le concept de moins de voies, moins d'effectifs, moins de service dans maintes régions du Canada... Vous êtes satisfait de cette nouvelle politique mais nous avons appris au cours des derniers jours que trois grandes compagnies aériennes canadiennes et douze grandes compagnies américaines ont annoncé dans leurs rapports annuels des pertes d'exploitation substantielle, pertes toutes dues selon elles à la déréglementation et au nouveau régime soi-disant concurrentiel. À quoi d'autre pourrait-on s'attendre dans un régime de tarification confidentielle que je considère comme anti-concurrentiel et méritant d'être déclaré illégal? Un régime soi-disant nouveau de tarification confidentielle ne peut aboutir qu'à des chutes de profit et donc davantage de licenciements. L'exemple de *Conrail* aux États-



## [Text]

Burlington Northern Railroad Company is only moving about three products, coal, grain and container traffic, from Seattle. They do not service the people in the United States on anything else. Is that the kind of concept you approve of for our country?

• 1645

**Dr. LeClair:** I can hear Mr. Lawless's vocal cords vibrating on this one, and wish he could pick up that gauntlet and the challenge, but I will ask Mr. Fletcher.

One thing we should be mentioning is that the productivity increases and the decreases in the number of employees we have had, and those we might be contemplating, have nothing to do with the *Freedom to Move* or deregulation. This is something we have done and will do in the absence of legislation. I do not think it is fair to relate to the two. We are obviously not in favour of *Freedom to Move* because it means fewer jobs; there are many other reasons, and in our judgment the two are not connected. Mr. Fletcher can elaborate on that.

**Mr. Fletcher:** Mr. Todd's initial presentation illustrated that we have something less than 1 million gross tonne miles on 30% of our railroad, something less than the other 30% with 9 million, and 90% of our traffic is consolidated on to the remaining 30% of the CN system.

I think this illustrates that the Canadian market for transportation is changing significantly over the years as highway systems are provided by the provinces and as the customers shift their processes. It also indicates that in spite of our retaining the ability to provide this service, the services are not being used. This naturally results in fewer operations and in fewer employees. It is a natural attrition which is driven by the market, not instigated by CN. We have to respond to that market shift or the overall costs of producing transportation for the Canadian shipper will drive him out of some of the businesses he currently enjoys.

It is a matter of record that our grain shippers have about a 1,500-mile haul to export, competing against 400 in the U.S. and perhaps 40 in Australia. Similar transportation competition prevails for all of the other major export commodities on which this country depends. We must respond to this market change and keep these costs at the lowest possible level in order to help the export shipper and the Canadian domestic competitor.

In looking at the U.S. scene, the same shift in traffic mix and traffic direction has been taking place. The transportation market is being sorted out, and the railroad niche would appear to be in long-haul, intermodal traffic and in bulk commodities. That has been taking place since 1980.

In total, the U.S. railroads have lost 17% of their revenue under Staggers and they have reduced their costs by 22%.

## [Translation]

Unis n'est pas très beau à voir, après la déréglementation aux termes de la loi Staggers. La *Burlington Northern Railroad Company* ne transporte plus que trois sortes de marchandises, du charbon, des céréales et des conteneurs, depuis Seattle. Elle ne transporte plus rien d'autre aux États-Unis. Est-ce là le genre de concept que vous approuvez pour notre pays?

**M. LeClair:** Je peux entendre les cordes vocales de M. Lawless vibrer et je voudrais lui permettre de relever ce défi mais je vais demander à M. Fletcher de le faire.

Une chose qu'il faut mentionner c'est que les gains de productivité que nous avons enregistrés et les diminutions d'emplois que nous avons effectuées ou que nous pouvons envisager n'ont rien à voir avec la déréglementation ni le rapport *Aller sans entraves*. C'est là quelque chose que nous avons fait et continuerons à faire en l'absence de toute législation. Je ne pense pas qu'il soit juste de relier les deux. Si nous sommes en faveur d'*Aller sans entraves*, ce n'est manifestement pas parce que cette politique entraîne des réductions d'emplois; il y a beaucoup d'autres raisons et, à notre sens, les deux aspects ne sont pas du tout liés. M. Fletcher pourra nous en dire plus.

**M. Fletcher:** Dans sa présentation initiale M. Todd nous a indiqué que 30 p. 100 de notre réseau connaît un trafic inférieur à un million de tonnes-milles brutes, 30 autres p. 100 connaît un trafic de 9 millions et 90 p. 100 de notre trafic total est concentré sur les 30 p. 100 restants de notre réseau.

Cela montre bien que le marché canadien des transports a subi une évolution considérable au fil des ans, les provinces construisant toujours plus de routes et incitant les usagers à changer de mode de transport. Cela montre également que, en dépit de notre capacité de fournir le service, celui-ci n'est pas utilisé. Cela débouche naturellement sur une réduction de nos opérations et de nos effectifs. C'est un phénomène naturel sous l'impulsion du marché, indépendamment de la volonté du CN. Nous devons nous adapter à l'évolution du marché, faute de quoi le coût d'ensemble du transport fermerait aux entreprises canadiennes une partie de leurs débouchés.

Il est bien connu que nos exportateurs de céréales doivent transporter le produit sur une distance de 1,500 milles jusqu'au port d'embarquement, contre 400 milles aux États-Unis et peut-être 40 en Australie. Une concurrence similaire existe sur la plupart des autres grands produits d'exportation dont notre pays dépend. Nous devons nous adapter à l'évolution du marché et maintenir les coûts de transport au niveau le plus bas possible si nous voulons que les exportateurs et les entreprises canadiennes restent compétitives.

La même évolution, au plan de la composition et de la direction du trafic est intervenu aux États-Unis. Le marché des transports connaît un bouleversement et le créneau des chemins de fer paraît devoir se situer dans le transport intermodal, de longue distance et en vrac. C'est la tendance qui se fait jour depuis 1980.

Dans l'ensemble, les chemins de fer américains ont perdu 17 p. 100 de leur chiffre d'affaires par suite de la loi Staggers et

[Texte]

They have also overcome their capital deficiency in plant and structures, and they have improved their safety record by 45%. I do not think that necessarily reflects a poorer transportation services provided in the U.S. In fact, I think most of the U.S. public would say the services being provided are more efficient, better and at a much lower cost.

**Mr. Benjamin:** I hope you did not write that stuff yourself.

**Mr. Fletcher:** I have done the research, sir.

**Mr. Benjamin:** I will return to this one next time, Mr. Chairman, but right now, I would like to move to another item. I do not want to infringe on Mr. Cochrane's territory, but I do have one question on the Moncton shops. You say, Dr. LeClair, that the assessment of shop casualties undertook last year, one of many such studies, will be completed and will be submitted to CN's board of directors shortly; that you cannot presume or prejudge how the board might react to the recommendations, therefore you are not in a position to comment. All right, I will not ask you to comment on that.

• 1650

My question is, if you are just now submitting to the board all these studies, how could you proceed with attempting to sell the shops when your board of directors have not been privy to these studies until, I presume, this weekend? And yet you have been in negotiations to sell them without, apparently, the approval of your board of directors. I mean, you do have the cart ahead of the horses there, do you not?

**Dr. LeClair:** Sorry to say, that is not the case. The first extensive discussion of this with the board was in June of 1984. At that time the board asked for further clarification, further studies, which we have done. We have no mandate at this time from the board to sell the Moncton shops.

**Mr. Benjamin:** You have a mandate to negotiate the sale.

**Dr. LeClair:** We have no mandate to negotiate in a formal way, but we did and we do have a mandate to look at all the alternatives that might help the situation we have there, which Mr. Fletcher knows quite a bit about, and I will ask him to comment as well.

The board, on Sunday, will be made aware of what we think now are our final recommendations. And it may very well be that will not be accepted by the board, and it may very well be that they are going to say, no, come back, we do not like this, or that is not what we are going to do, or we need some further studies.

I think it would be unfair to think that the board has not heard about this. Obviously they have. But we are not officially negotiating at this time with any buyer of any shops. We are talking, among other things, and this is public knowledge, to General Electric, and they have visited Mon-

[Traduction]

elles ont réduit leurs prix de revient de 22 p. 100. Elles ont également surmonté la désuétude de leur infrastructure et réussi à réduire le nombre des accidents de 45 p. 100. Je ne pense pas que cela traduise nécessairement une détérioration de la qualité des services de transport aux États-Unis. Au contraire, je crois que la majorité des Américains reconnaissent que le service est aujourd'hui plus efficace, meilleur et de moindre coût.

**M. Benjamin:** J'espère que vous n'avez pas rédigé tout cela vous même.

**M. Fletcher:** J'ai fait des recherches, monsieur.

**M. Benjamin:** Je reviendrai là-dessus la prochaine fois, monsieur le président, car je voudrais passer maintenant à autre chose. Je ne veux pas empiéter sur le territoire de M. Cochrane mais j'ai une question sur les ateliers de Moncton. Vous dites, monsieur LeClair, que l'évaluation des pertes d'emploi qui a démarré l'année dernière, l'une de nombreuses études similaires, sera prochainement terminée et soumise d'ici peu au conseil d'administration du CN et que vous ne pouvez pas anticiper la réaction du conseil à vos recommandations et que vous ne pouvez donc pas nous en parler. Très bien, je ne vous demanderai donc pas de nous en parler.

Ma question est la suivante. Si vous venez seulement de soumettre à votre conseil toutes ces études, comment pouvez-vous chercher à vendre les ateliers alors même que votre conseil n'avait pas encore pris connaissance de ces études avant le weekend dernier? Or, vous êtes déjà en négociations pour les vendre et donc, apparemment, sans l'autorisation de votre conseil d'administration. Est-ce que vous n'avez pas attelé la charrie avant les boeufs en l'occurrence?

**M. LeClair:** Désolé, mais ce n'est pas le cas. La première fois que le conseil a débattu de cela en profondeur était en juin 1984. À l'époque le conseil a demandé des études plus poussées, que nous avons réalisées. Nous n'avons pas de mandat du conseil, pour le moment, pour vendre les ateliers de Moncton.

**M. Benjamin:** Vous avez un mandat pour négocier la vente?

**M. LeClair:** Nous n'avons pas de mandat de négociation officiel mais nous avons un mandat pour explorer toutes les solutions de rechange capables de remédier à la situation de ces ateliers, situation que M. Fletcher connaît bien, et je vais donc lui demander de nous en parler.

Nous allons soumettre nos recommandations finales au conseil dimanche. Il est fort possible qu'il les rejette, choisisse de faire autre chose ou bien nous demande de nouvelles études.

Il ne faut cependant pas penser que le conseil est dans l'ignorance de ces négociations. Manifestement, il est au courant mais nous ne négocions officiellement avec aucun acheteur de ces ateliers. Nous sommes en pour parlers, entre autres, et cela est de notoriété publique, avec *General Electric*



[Text]

ton. But there have been no negotiations at this time. It might go very quickly, but I do not know that. I do not want to prejudge what is going to happen on Sunday.

Realizing as I do how delicate this is for us, despite our traditional wish to let members of this committee know all of what we know, we are in a difficult position. I wish this was next week, Mr. Chairman, we could then lay it on the table. But I think Mr. Fletcher may have something to say, among other things, on over-capacity in our shops.

**Mr. Fletcher:** Thank you, Dr. LeClair, Mr. Chairman.

I think CN is not like any other railroad in North America at this moment in time. We are experiencing a significant erosion in the size of the car fleet due to improved utilization and increased size in cars, and, indeed, a significant change in the mix of the cars, new utilization techniques, and larger and more reliable locomotives. It is changing the size of the locomotive fleet and the repair requirements for that fleet. Every railroad in North America is going through this process of re-evaluating the capacity required to handle what we call the mainshop activity, and we are no different.

I think it is also evident from the history of the three main shops over the past few years that an over-capacity situation exists. We have been plagued with having to create lay-offs to adjust to the workload, having to extend summer vacations—a continuing series of uncertainties. We felt that this situation had to be assessed and finalized in some kind of a very formal manner, so we have spent some time in assessing the over-capacity, determining the future capacity requirements, and arriving at an analysis of all the available alternatives. I certainly think the directions we are taking will indicate at future dates that we have been most responsible in the way we have approached this problem and in the alternatives we are attempting to develop. As the Chairman has said, further discussion on it will be taking place at the board level, and I really do not think I can add much to that until these discussions take place.

• 1655

**The Chairman:** I think that is a very good place to shift to Mr. Cochrane, but before we do, you mentioned some thing about the productivity of the American railways. Coming back to Mr. Benjamin's first question, regarding other railways you are aware of in the United States, how does CN compare in terms of a reduction of the labour force and the increase in the productivity you showed in the charts?

**Mr. Fletcher:** Last February, Mr. Chairman, we undertook a very extensive study of the status of CN versus CP and 10 of the biggest U.S. railroads. In that study, we found that while we had enjoyed a productivity lead in the 1970s and in the first two years of the 1980s, we had lost that lead by a significant margin. Indeed, in the U.S. scene right at the moment, the average of the 10 best railroads is producing around 40% more

[Translation]

dont les représentants ont visité les ateliers. Mais il n'y a pas encore eu de négociations. Elles pourraient être ouvertes très rapidement mais je ne peux pas me prononcer, je ne peux pas prévoir quelles décisions seront prises dimanche.

Tout cela est très délicat et nous place dans une position difficile à l'égard du comité à qui nous sommes toujours désireux de révéler tout ce que nous savons. Je souhaiterais que cet entretien ait lieu la semaine prochaine, monsieur le président, auquel moment nous pourrions pleinement répondre. Mais je crois que M. Fletcher a quelque chose à ajouter concernant la surcapacité de nos ateliers.

**M. Fletcher:** Je vous remercie, monsieur Leclair et monsieur le président.

Le CN n'est pas dans une situation très différente de celle des autres chemins de fer nord-américains en ce moment. Nous connaissons une importante érosion de notre parc roulant du fait d'un meilleur taux d'utilisation et de la capacité croissante des wagons, d'une évolution du type de wagons, de nouvelles techniques d'utilisation et de locomotives plus puissantes et plus fiables. Tout cela a pour effet de réduire le nombre de nos locomotives et des besoins de réparation de notre parc. Toutes les compagnies ferroviaires d'Amérique du nord sont obligées de réévaluer la capacité de leurs ateliers de réparation principaux et nous ne faisons pas exception.

Je pense également que la situation de ces ateliers durant ces trois dernières années prouve l'existence d'une capacité excédentaire. Nous avons dû procéder à des mises à pied afin d'ajuster les effectifs à la charge de travail, prolonger les vacances d'été, connu toute une série d'incertitudes. Nous avons estimé qu'il fallait évaluer cette situation et trouver des remèdes plus permanents et c'est pourquoi nous avons passé quelque temps à calculer l'excédent de capacité, à déterminer les besoins de réparations futures et à analyser toutes les solutions de rechange possibles. Je suis sûr que le public reconnaîtra, lorsque les orientations que nous avons prises pourraient être révélées, que nous avons abordé ce problème et épuisé toutes les solutions possibles de la façon la plus responsable. Ainsi que l'a dit le président, il y aura d'autres discussions là-dessus au niveau du conseil d'administration, et d'ici-là, je ne crois pas pouvoir ajouter grand chose.

**Le président:** Je crois que le moment est bien choisi pour passer à M. Cochrane, mais avant de le faire, vous avez mentionné la productivité des chemins de fer américains. Pour revenir donc à la première question posée par M. Benjamin, par rapport à d'autres chemins de fer américains que vous connaissez, comment se situe le CN pour ce qui est de la réduction de ses effectifs et de l'augmentation de sa productivité tel que l'indique votre graphique?

**M. Fletcher:** Monsieur le président, en février dernier, nous avons entrepris une comparaison très poussée du CN, du CP et de 10 des principaux transporteurs ferroviaires américains. Selon les résultats de ce travail, bien que nous étions en avance sur les autres sur le plan de la productivité pendant les années 70 et les premières années de la décennie 80, nous avions perdu cet avantage et de façon très sensible. De fait, à l'heure

*[Texte]*

gross tonne miles per employee than we are. That has happened in a three year period.

**The Chairman:** Mr. Cochrane.

**Mr. Cochrane:** Thank you very much, Mr. Chairman. First of all, I want to thank the gentlemen for being here, but also for the fact that they have been very co-operative in the past year. I can think of probably no less than five occasions when I have had a chance to meet the Chairman and the President, and I appreciate their willingness to make themselves available to Members of Parliament.

I also appreciate Mr. Benjamin's joke. Although it was a bit weak, it is one of the few chances I have had to laugh in the presence of these gentlemen when you talk about CN, so I do appreciate that.

I am a little distressed with your three areas of hesitation. Looking at the three, I have 133 workers who work for CN Route. I have a little over 4,000 CN pensioners, and I have 896 shop workers. Right away, there are 5,000 people I represent who have been given the same kind of problem Mr. Lawless has, although not of a medical nature.

I will be taking the opportunity to give you my advice, which you obviously have opened the door for with regard to those three issues. First of all, I am concerned with the general question. You mentioned that between 1985 and 1990, you are going to see 14,000 fewer employees throughout the system nationally. What would the normal rate of attrition be at CN and its operations?

**Dr. LeClair:** I am told the figure is now 7% per year, Mr. Cochrane.

**Mr. Cochrane:** Therefore, you should be into a hiring mode in a number of those years.

**Mr. Fletcher:** It is possible.

**Mr. Cochrane:** If we waited, tempered our procedures and were able to pace ourselves, we would eventually be in a much better position. If we encourage the government for a few imposed public duties, we would be able to find ourselves with less than 46,000 people in 5 years time, just by the rate of attrition. No one would be thrown out of a job or laid off and Moncton would be happy. Is that a fair assessment, looking at your numbers?

**Dr. LeClair:** I am not so sure I understand. I think the Honourable Member is saying that if we delayed and let normal attrition takes its course, there would be no problem.

**Mr. Cochrane:** From 1985 to 1990 you are looking at five-year period, which is a total of 14,000 people or 5% of your work force a year, which gives you 3,000. You are saying it is 7,000.

*[Traduction]*

actuelle aux États-Unis, les 10 meilleurs transporteurs ferroviaires produisent en moyenne 40 p. 100 de plus de tonnes brutes au mille par employé que nous. Cela s'est produit en trois ans.

**Le président:** M. Cochrane.

**M. Cochrane:** Merci beaucoup, monsieur le président. Je tiens d'abord à remercier nos témoins d'avoir bien voulu venir et aussi d'avoir fait preuve d'un tel esprit de collaboration au cours de l'année. En effet, j'ai dû rencontrer le président et le directeur au moins cinq fois, et je leur suis reconnaissant d'avoir bien voulu recevoir des députés.

Je sais également gré à M. Benjamin de sa plaisanterie. Elle était peut-être un peu faible, mais elle m'a donné une des rares occasions que j'ai eues de rire en présence de ces messieurs, et je tiens donc à l'en remercier.

Maintenant, pour ce qui est de vos trois raisons d'hésiter, je suis assez inquiet. Lorsque je regarde ces trois questions, je songe que j'ai 133 travailleurs à l'emploi de CN Route. Je compte également un peu plus de 4,000 pensionnés du CN et 896 travailleurs en ateliers. Cela fait donc déjà 5,000 personnes à représenter et qui ont été affrontés au même problème que celui de M. Lawless bien qu'il ne soit pas de nature médicale.

Je vais profiter de l'occasion pour vous donner mon avis car vous voulez manifestement que nous nous exprimions là-dessus. D'abord, je suis préoccupé par la question en général. Vous avez mentionné qu'entre 1985 et 1990, il y aura 14,000 employés de moins à l'échelle nationale. J'aimerais cependant savoir quel est le rythme normal des départs au sein du CN.

**M. LeClair:** On me dit qu'il est de 7 p. 100 par année, monsieur Cochrane.

**M. Cochrane:** En conséquence, vous devriez embaucher des gens dans quelques années.

**M. Fletcher:** C'est possible.

**M. Cochrane:** Si nous attendions cependant, si nous réduisions nos procédures et que nous étions en mesure d'atteindre un bon rythme de fonctionnement, nous serions dans une situation bien plus intéressante. Si nous encourageons le gouvernement à donner suite à certaines décisions publiques, nous nous retrouverions d'ici 5 ans avec 46,000 employés en moins, tout simplement à cause du rythme des départs. Personne n'aurait perdu son emploi, n'aurait été licencié et Moncton serait satisfait. Est-il juste d'en arriver à une telle conclusion si l'on tient compte de vos chiffres?

**M. LeClair:** Je ne suis pas sûr d'avoir bien compris. Je crois que le député est d'avis que si nous retardions ces mesures pour laisser plutôt jouer les départs naturels, il n'y aurait pas de problème.

**M. Cochrane:** De 1985 à 1990, compte tenu du fait que vous perdez 5 p. 100 de vos effectifs tous les ans, c'est-à-dire 3,000 employés, cela vous fera 14,000 personnes. Or, vous parlez de 7,000.



[Text]

**Dr. LeClair:** Yes, but it is not all in Moncton.

**Mr. Cochrane:** No, but I am looking at your system, which is a good chance for me to re-affirm that I believe Crown corporations in this country have obligations to various parts of the country. Looking at your employment picture, you would certainly be able to handle most of your problems, as far as your personnel are concerned, by attrition, a passage of a bit of time and possibly the extra expenditure of a few government dollars. Whether they are in the right place or not is something your board and our government has to consider.

**Dr. LeClair:** Did Mr. Cochrane say we are going to lay off 14,000?

**Mr. Cochrane:** According to Mr. Todd's presentation, you will have 14,000 less people in five years time.

**Dr. LeClair:** Exactly, but quite a few of those will be part of the CN Route problem we are talking about. We are talking about transfer of the dockyard and transfer to Via Rail. We are also talking about Grand Trunk Corporation.

• 1700

So the ones we are referring to are much less than that. Almost close to half that must be done. When Mr. Todd said less employment, part of that, as I said, would be transferred to VIA. People will be transferred to VIA, which we have not mentioned here because the gross figures always take in Grand Trunk as well. There will be some diminutions there. We have talked about CN Route. So if you take away the transfers and if you take away the U.S. ones, then it is much less than that.

**Mr. Cochrane:** I gave you the shovel. I did not expect you to dig yourself further in. What you are saying to me indicates that attrition will take care of it in probably two or three years, and not five years.

**Dr. LeClair:** No, and I will let Mr. Fletcher continue with this. Attrition is not always at the right place at the right time. If you have 7% throughout the system and you have a surplus in Moncton, let us say, for the sake of this discussion, 7% of the attrition in Moncton may not take care of the acute problem there and the attrition may take place elsewhere where you cannot afford any diminution of employment. So I do not think you can relate the total percentage—

**Mr. Benjamin:** Transfer.

**Dr. LeClair:** —of attrition to saying that if we wait long enough it will be taken care of. In the situation at Moncton, it may take 25 years. I am exaggerating, but it may take a long time.

Mr. Fletcher wants to say something about that.

**Mr. Fletcher:** Thank you, Mr. Chairman.

[Translation]

**M. LeClair:** Oui, mais tout cela ne se passe pas seulement à Moncton.

**M. Cochrane:** Non, mais je regardais l'ensemble de votre réseau et songeais que l'occasion est bonne de rappeler que les sociétés de la Couronne ont des obligations envers les diverses régions de notre pays. Maintenant, pour revenir à l'emploi, il me semble que vous seriez certainement en mesure de résoudre la plupart de vos problèmes de personnel tout simplement par les départs, le passage du temps et peut-être aussi quelques crédits de l'État. Pour ce qui est de savoir si ces employés se trouvent au bon endroit, c'est à votre conseil d'administration et à notre gouvernement qu'il appartient d'en décider.

**M. LeClair:** Est-ce que M. Cochrane a dit que nous allions renvoyer 14,000 employés?

**M. Cochrane:** D'après l'exposé de M. Todd, vous compterez 14,000 employés de moins d'ici cinq ans.

**M. LeClair:** C'est très juste, mais bon nombre d'entre eux se retrouvent au sein de CN Route et sont donc touchés par le problème que constitue ce service. Nous envisageons de céder des services des quais et du déchargement à VIA RAIL. Nous discutons également de la *Grand Trunk Corporation*.

Le nombre de cas auxquels nous nous reportons est donc de beaucoup inférieur à cela, presque de moitié. Lorsque M. Todd a parlé d'une diminution des emplois, comme je l'ai dit, une partie de ces effectifs seront mutés à VIA. Or nous n'avons pas mentionné VIA parce que les chiffres bruts englobent toujours le *Great Trunk Corporation*. Il y aura donc là certaines diminutions. Nous avons aussi parlé de CN Route. En conséquence si l'on soustrait les mutations et si l'on enlève l'équivalent aux États-Unis, il y en a beaucoup moins que ce que vous avez mentionné.

**M. Cochrane:** Je vous ai tendu la perche mais je ne m'attendait pas à ce que vous vous en serviez pour vous enfoncer davantage. Or vous venez de me dire que grâce au rythme des départs, la question sera probablement réglée en deux ou trois ans plutôt qu'en cinq ans.

**M. LeClair:** Non, je laisserais M. Fletcher poursuivre ici. Les départs ne se produisent pas toujours au bon endroit ni au bon moment. S'il y en a 7 p. 100 dans tout le réseau mais qu'il y a un excédent à Moncton, des départs correspondant à 7 p. 100 ne résoudront pas les problèmes très aigus de Moncton et ils en causeront peut-être d'autres ailleurs ou on ne peut se permettre une telle diminution du nombre d'emplois. Je ne crois donc pas qu'on puisse établir un lien entre le pourcentage total...

**M. Benjamin:** Les mutations.

**M. LeClair:** ... des départs et la solution à terme du problème. À Moncton, il faudra peut-être attendre jusqu'à 25 ans. J'exagère ici, mais ce pourrait quand même être fort long.

M. Fletcher aimerait ajouter quelque chose là-dessus.

**M. Fletcher:** Merci, monsieur le président.

## [Texte]

First, we certainly do exploit attrition to the fullest. The problem with attrition is that it does not occur in the parts of the country where the reduced traffic is occurring, and it does not normally occur properly in the different crafts.

Now, we have attempted on various occasions to ease the lay-off situation by broadening the opportunity for transfers. People who were to be laid off would be given opportunities to work in parts of the country where there were no lay-offs or where, indeed, hiring is taking place. In the last round of negotiations in relation to the shop crafts, we hung on very diligently for complete transfers as part of the process and were rejected by the labour union.

So many of the lay-offs occur because an employee does not wish to transfer or is not able to transfer out of his seniority grouping into another seniority grouping, or indeed, because he does not have the skills that are required in the activity that is being perpetuated. You can rest assured that attrition is the desirable course, and we will and do exploit it on every opportunity. But it is just not possible to balance the staff requirements with the staff skills and mobility in order to use it 100%.

**Mr. Cochrane:** I am just looking at the number. It would not have to be utilized 100%, at least in my mind. What I find very difficult is the price we will be paying possibly if we use another formula that would be paid in Atlantic Canada to complement increasing work forces elsewhere in the country. I find that difficult. I am offering you some of that as my advice, since we are not talking about the shops in Moncton.

But I also want to draw your attention to my concern about the way it is worded in your report. I was always led to believe that the study was being conducted on the shop capacity in the country. In fact, on January 20 and April 22, 1986, in two different replies in the House of Commons, the Minister indicated that it was an assessment of the maintenance capacity in the system. But I notice in your comments—and I hope it is not a message to me—that you are not talking about the other facilities in Montreal and Winnipeg; you are now talking about the question of the Moncton main shops.

Now, I know you can compliment myself and my peers on doing such a good job with our hyperactivity and so on in the area that it has drawn your attention immediately to Moncton when you assess this. But I trust that your assessment of maintenance capacity has not zeroed in Moncton as the solution.

**Dr. LeClair:** Mr. Chairman, that is a point well taken. That part of my presentation was in French. If you look at the French text, we are talking about *L'étude faite par le CN sur le rôle de ses ateliers principaux*, all its main shops. I am not trying to be cute, because this was translated from the English to the French. So it is not because it was poorly translated into English, but the French text reflects it a little bit better.

## [Traduction]

D'abord, nous tirons certainement le plus grand parti possible des départs. Le problème avec cela cependant est que ces départs ne se produisent pas dans les régions où l'on observe une diminution du trafic, pas plus que dans les divers corps de métier.

Nous nous sommes efforcés à diverses reprises de rendre les renvois plus faciles à accepter en élargissant les possibilités de mutation. Cela veut dire que les personnes qu'on envisageait de licencier se sont fait offrir la possibilité de travailler ailleurs où il n'y avait pas de mise à pied et où on embauchait peut-être même. Lors des dernières négociations ayant porté sur les métiers d'atelier, nous avons fermement insisté sur l'intégration des mutations permanentes au processus mais cela a été rejeté par le syndicat.

Cela signifie donc que bon nombre de renvois ont lieu parce qu'un employé ne veut pas être muté ou n'est pas en mesure de le faire en raison de son ancienneté, ou encore parce qu'il ne dispose pas des compétences exigées dans l'activité qu'on maintient. Soyez assuré cependant que les départs naturels nous paraissent être le moyen le plus souhaitable, et nous continuerons à y recourir le plus possible. Cela dit, il est absolument impossible de faire correspondre les besoins en personnel, les connaissances disponibles ainsi que la mobilité pour se servir uniquement de ce moyen.

**M. Cochrane:** Je ne fais que regarder le chiffre. Or à mon avis, il n'est pas nécessaire de se servir de ce moyen-là à 100 p. 100. Ce qui me paraît toutefois très difficile à accepter, c'est le prix que nous devons peut-être payer si nous recourons à une formule en vertu de laquelle les gens de la région de l'Atlantique paieraient pour assurer ailleurs l'augmentation des effectifs. Cela me paraît difficile à accepter. Je vous dis ce que j'en pense étant donné que nous ne discutons pas des ateliers de Moncton.

J'aimerais également vous faire part de ma préoccupation par rapport à la façon dont vous avez formulé cette question dans votre rapport. J'ai toujours cru que l'étude portait sur les effectifs des ateliers du pays tout entier. Or à deux reprises, soit le 20 janvier et le 22 avril 1986, dans deux réponses qu'il donnait à la Chambre des communes, le Ministre a fait savoir que ce travail consistait en une évaluation des services d'entretien du réseau. Je remarque cependant que, dans vos réponses, vous ne parlez ni des installations de Montréal ni de celle de Winnipeg mais bien plutôt des ateliers de Moncton, et j'espère que cela n'est pas un message à mon intention.

Je n'ignore pas que vous pouvez mettre cet intérêt de votre part à mon crédit étant donné que d'autres et moi-même avons attiré votre attention sur la situation de Moncton. Cependant, j'espère bien que votre évaluation des services d'entretien n'envisage pas Moncton comme la seule solution.

**M. LeClair:** Monsieur le président, nous prenons bonne note de cette remarque. Aussi, la partie de mon exposé portant là-dessus était en français. Or si vous vous reportez au texte français, il y est question de l'*«Étude faite par le CN sur le rôle de ses ateliers principaux»*. Je n'essaye pas de faire de l'effet ici, car cela a été traduit en anglais. Ce n'est donc pas parce



[Text]

But to the point that we open the question by talking about the question of the Moncton main shops, I think the hon. member is perfectly right. That is not what we intended it to convey. This was a study of all our three shops.

• 1705

**Mr. Cochrane:** I just want to make my understanding very clear, and yours very clear, that I would expect that if you are studying the maintenance capacity of the system, the solutions to the maintenance capacity problems in the system do not all rest on my little facility in Moncton, which has 896 employees.

Along the line of that, one of the statements made as a result of a board meeting back in January 1986 indicated—and I do not believe what I read in the *Globe and Mail* and all these other things—that all east of Montreal is a disaster; and that has caused some apprehension of myself and other Members of Parliament that maybe my shops are being looked at, or maybe we are looking at special attention to CN Route's problems in Atlantic Canada if and when it is taken over by another company. Can you give me some reassurance today that I should not feel that way as a result of that statement? Was it an inaccurate statement? Was it based on anything the board was presented with about the future of CN and its activities in Atlantic Canada?

Also, TerraTransport would be included in that particular fear, I would think.

**Dr. LeClair:** I think you are referring to a specific article on the *Globe and Mail* front page, as I remember it, which I think the Minister in the House qualified as irresponsible. I issued, on the part of the board of directors, a formal statement that this was not our view, to the best of my knowledge signed by every board member that no board member had ever given that kind of interview. I have the signature of all board members to that effect. We did not say that.

**Mr. Cochrane:** I appreciate that, because that has caused some concern, and this is the first opportunity I have had as a committee member to pose that question to you.

About CN Route, I am concerned, obviously. As I mentioned, I have 133 employees because we happen to be the headquarters of CN Route in Atlantic Canada. I understand it was very, very close, in the absence of a purchaser; a date was almost picked to wind up CN Route, obviously with no opportunities for future employment. If that is the case, then I am pleased you have been able to find a purchaser so at least we will save some of the jobs with CN Route. It is my understanding that what is determined in the business plan to be surplus will be served by existing contracts of CN with their employees, and I at least appreciate that they will fairly well looked after in that regard. Was it that close to being wound up without having a purchaser?

[Translation]

que ce passage a été mal traduit vers l'anglais, mais tout simplement parce que le texte français est un peu plus clair.

Toutefois, pour ce qui est d'aborder la question en mentionnant la situation des ateliers principaux de Moncton, le député a tout à fait raison. Ça n'est pas du tout l'intention que nous avions car l'étude portait sur les trois ateliers.

**M. Cochrane:** Je voudrais tout simplement être sûr de très bien comprendre. Par rapport à votre étude des installations d'entretien du réseau, les solutions que vous entrevoyez ne peuvent reposer uniquement sur mes petites installations de Moncton, qui ne comptent que 896 employés.

Dans le même ordre d'idées, d'après une déclaration consécutive à une réunion du conseil d'administration de janvier 1986, réunion au sujet de laquelle je ne crois pas ce qu'en a rapporté dans le *Globe and Mail* et d'autres, tous les ateliers de l'Est de Montréal seraient dans une situation catastrophique. Cela me fait craindre, ainsi qu'à d'autres députés, que l'on envisage peut-être de faire quelque chose, ou peut-être d'étudier de façon tout à fait spéciale les problèmes de CN Route dans la région de l'Atlantique si ce service est cédé à une autre entreprise. J'aimerais donc savoir si vous pouvez m'assurer que je n'ai rien à craindre à cause de cette déclaration? D'abord, était-elle exacte? Se fondait-elle sur des renseignements dont le conseil d'administration a été saisi au sujet de l'avenir du CN et de ses activités dans la région de l'Atlantique?

Je crois également pouvoir dire que TerraTransport partageait ces craintes.

**M. LeClair:** Vous vous reportez probablement à un article paru à la une du *Globe and Mail* et qui a été qualifié d'irresponsable par le ministre à la Chambre. Pour ma part, j'ai fait une déclaration officielle au nom de tout le conseil d'administration, où j'établissais que tel n'était pas notre avis, et qu'à ma connaissance et que d'après les déclarations signées par les autres membres du conseil d'administration aucun d'entre nous n'avait jamais accordé une telle entrevue. J'ai en effet la signature de tous les membres du conseil d'administration au bas d'un démenti. Nous n'avons absolument pas dit cela.

**M. Cochrane:** Je vous en suis reconnaissant car cela nous a préoccupés, et c'est la première que je puis vous interroger là-dessus.

Je suis manifestement préoccupé par la situation de CN Route. Comme je l'ai déjà mentionné, je compte 133 employés dans ma circonscription étant donné que le siège de CN Route se trouve dans la région de l'Atlantique. Je crois savoir que la situation de CN Route a été très précaire, vu l'absence d'acheteurs; on avait même envisagé une date de fermeture, ce qui manifestement ne présentait aucune possibilité d'emploi pour l'avenir. Cependant, si tel est le cas, je suis heureux que vous ayez trouvé un acheteur de sorte que nous puissions sauver certains des emplois de CN Route. Je crois savoir que ce qui figurera dans le plan d'entreprises comme excédent sera pris en charge grâce aux conventions en vigueur signés par le CN et ses employés. Je suis donc heureux de savoir qu'on

[Texte]

**Dr. LeClair:** The answer to that is definitely yes. That is what I meant when I was asked that question as a surprise question sometimes late last year. If my memory serves me right, I said one way or the other we will be out of CN Route; either we sell it or we wind it down. I think our plan was that if we had not found what we think is a very, very responsible and serious purchaser, we would have had to look at the possibility of complete wind-down, realizing that we have done everything we could but we have not been able to bring that deficit down. It is running close to, as you know, one year. Express alone was \$53 million. I have just mentioned that since 1978 it has been \$400 million. We can get into the principles and the ideology of this, but somewhere, somehow, something had to be done, and it was obvious that we could not do it.

**Mr. Cochrane:** I must compliment you on that, because I think we are closer today to saving more jobs than we were—

**Dr. LeClair:** Oh, very much so.

**Mr. Cochrane:** —on April 23 or whatever.

About the pension plan, I was a member of that committee and felt the committee did an excellent job, if I do say so myself, in presenting what we thought was a fairly reasonable and fair package. There was a great deal of criticism, and a lot of bitterness—and I will tell you a lot of vicious criticism, I felt, in parts of the country—about CN and the way it has communicated its pension benefits and plans and opportunities to its employees. We found a fair amount of that was unfounded. Nevertheless it exists, and it will take probably the rest of my natural lifetime, and probably yours, to convince those people otherwise.

I am concerned about a couple of things. One we did not mention in the report—and I want to throw it in now—is that when you are doing your assessment . . . and I read your initial reaction to it, and I was pleased that it was as positive as it was, and obviously you are taking the matter in hand with the board committee and looking at it very seriously. One thing we did not address ourselves to when we talked about people retiring and the length of time they would wait to receive a portion of indexed benefits was we did not refer ourselves to those who will be out on early retirement because of disability. And if they wait until 65, that is a very long period in many instances and their income would obviously be highly disproportionate to the figures that would be in existence by the time they did reach 65. I want to kind of throw that one in as an extra little caveat that was not there.

• 1710

As a measure of advice, which I understand we are encouraged to give, I would think feeling the mood of the country and your former employees and the fact that there are

[Traduction]

s'occupera assez bien d'eux à cet égard. J'aimerais cependant savoir si l'on a vraiment envisagé de mettre fin aux activités étant donné qu'il n'y avait pas d'acheteurs?

**M. LeClair:** Oui, sans aucun doute. C'est d'ailleurs ce que je voulais dire lorsqu'on m'a posé cette question à brûle pourpoint l'année dernière. Si ma mémoire ne me trompe pas, j'avais alors répondu que d'une façon ou d'une autre, nous allions nous dégager de CN Route; nous allions soit vendre l'entreprise, soit mettre un terme à ses activités. Ce que nous prévoyons, si nous ne trouvons pas d'acheteur éventuel très sérieux et responsable était de cesser toute activité, compte tenu du fait que nous avions fait notre possible pour diminuer le déficit mais en vain. Vous n'ignorez d'ailleurs pas que ce déficit correspond presque aux recettes d'une année. Dans les seuls services express, il atteignait 53 millions de dollars. Je viens aussi de mentionner que depuis 1978, il a grimpé jusqu'à 400 millions de dollars. On peut toujours parler de principes et de questions théoriques à cet égard, mais enfin, il fallait bien faire quelque chose, et il ne faisait aucun doute que nous ne pouvions pas le faire.

**M. Cochrane:** Je dois donc vous féliciter car je crois qu'aujourd'hui, nous avons de bien meilleures chances de sauver des emplois.

**M. LeClair:** Oh oui, beaucoup plus.

**M. Cochrane:** . . . c'est-à-dire le 23 avril environ.

Pour ce qui est du régime de pensions, je fais partie du comité chargé d'étudier cela, et à mon avis, il a fait un excellent travail en présentant des mesures assez raisonnables et équitables. Dans certaines régions, il y a eu beaucoup de critiques et d'amertume au sujet de la façon dont le CN a avisé ses employés de ses intentions en matière de pensions et d'avantages sociaux, et à mon avis, ces critiques étaient très virulentes et assez souvent non fondées. Il n'empêche qu'on les a faites et qu'il faudra probablement le reste de ma vie et probablement aussi de la vôtre pour convaincre les gens du bien-fondé des dispositions qui ont été prises.

Cela dit, je suis préoccupé par certaines choses. D'abord, j'ai lu votre réaction initiale, et suis heureux qu'elle ait été aussi positive. Il ne fait aucun doute que vous avez saisi la situation à bras le corps et que vous l'avez étudiée très attentivement en collaboration avec le comité du conseil d'administration. Cela dit, lorsqu'on a étudié la question des départs en retraite et du délai de carence avant la réception d'une partie des prestations indexées, nous n'avons pas songé à ceux qui allaient prendre une retraite anticipée pour cause d'invalidité. S'ils attendent d'avoir 65 ans—et l'attente peut être très longue dans bien des cas—leur revenu sera de toute évidence disproportionné par rapport à ce qu'ils obtiendront à 65 ans. Je voulais simplement ajouter cette petite réserve supplémentaire.

Je vous conseillerais—puisque nous encourage apparemment à donner notre point de vue—compte tenu du sentiment général et de celui de vos anciens employés qui sont au nombre



*[Text]*

47,000 of them and there will obviously be 14,000 more in the next number of years—hopefully most of them will be able to retire by attrition—you would be well advised to take a very serious look at the recommendations of the committee. I think the tolerance of Parliament has been stretched to the limit as a result of a number of reports that have been filed and the lack of action, so I think you would be well advised to take a very hard look at that very serious problem. It may form the basis of future rounds with current employees so we will not have the same problem repeat itself in the future.

I must say I was proud in Atlantic Canada. Although there was criticism, there was still evidence of a great deal of pride at having worked for CN. I did not see as much of that in other parts of the country, which disheartened me a bit, but at least I was proud of the element where I did feel that was strong.

My time is probably up on my first round.

**The Chairman:** It is.

**Mr. Cochrane:** And I will hang in for a second. Thank you.

**The Chairman:** Fine, Mr. Cochrane. Mr. Tobin please, you are allowed a ten-minute cycle.

**Mr. Tobin:** Thank you very much. Mr. Chairman, to Mr. LeClair and his colleagues, the Minister of Transport was before the committee a few weeks ago and at that time in response to questions from me he indicated to the committee that notwithstanding remarks on previous occasions about concluding the negotiation with the Province of Newfoundland on the wrap up of the Newfoundland railway, indicated quite clearly that he felt embarrassed that earlier timeframes he had indicated to us had not been met, but that this time around we could be assured, as members of the Transport Committee, that the TerraTransport operation in Newfoundland and the negotiation ongoing with the provincial government would be wrapped up by the end of June. He said that in committee and he said it to me again privately afterward. Bearing that in mind, I operate on the assumption that some kind of arrangement will be struck between the Government of Newfoundland and the Government of Canada with respect to TerraTransport's operation in Newfoundland.

Notwithstanding whatever kind of deal is made, whether it is a good deal or a bad deal—that is a political judgment that will be exercised whenever we hear about it—I am interested in knowing from you gentlemen what assurance the people of Newfoundland will have, if CN is not moving freight in Newfoundland on rail, that the freight is going to continue to be moved by CN? I note that as part of the sale of CN Route, TerraTransport's trucking operation is not included in that sale, that you will retain your trucking division in Newfoundland. How do you see freight being moved in Newfoundland in an efficient and effective manner if there is not a railway service to move that freight, the kinds of materials that are being moved now by rail?

**Dr. LeClair:** Mr. Chairman, this is definitely the operations side of the house and they are having a caucus now.

*[Translation]*

de 47,000 et auxquels vont s'en ajouter 14,000 de plus au cours des prochaines années—pour la plupart par attrition, je l'espère—je vous conseillerais donc d'examiner très attentivement les recommandations du Comité. J'estime qu'on a poussé le Parlement à la limite de sa tolérance par un certain nombre de rapports déposés qui n'ont été suivis d'aucune mesure concrète, et je vous conseillerais maintenant de chercher véritablement une solution à ce problème fort grave. Cela servira peut-être de modèle pour les prochaines négociations avec les employés actuels, et il ne faudrait pas que le problème se répète à l'avenir.

Je dois dire que j'étais fier dans la région Atlantique. Malgré les critiques, il était évident que les gens étaient très fiers d'avoir travaillé au CN. Il n'en allait pas de même dans les autres régions, et j'en ai été quelque peu désenchanté, mais j'étais au moins fier de ce que j'ai vu dans ma région.

Mon temps est probablement écoulé par ce premier tour.

**Le président:** Oui.

**M. Cochrane:** Je reviendrai au deuxième tour. Merci.

**Le président:** Très bien, monsieur Cochrane. Monsieur Tobin, vous avez dix minutes.

**M. Tobin:** Merci beaucoup, monsieur le président. Ma question s'adresse à M. LeClair et à ses collègues. Le ministre des Transports, en réponse aux questions que je lui posais lorsqu'il a comparu devant le Comité il y a quelques semaines, nous a dit que si les diverses dates limites qui avaient été annoncées pour la conclusion de négociations avec Terre-Neuve sur la question du chemin de fer n'avaient pas été respectées, à son grand embarras, cette fois-ci, il pouvait véritablement assurer les membres du Comité des transports que les négociations en cours avec le gouvernement de Terre-Neuve concernant la fermeture de Terra Transport seraient terminées d'ici la fin juin. Il l'a dit devant le Comité et il me l'a répété en privé après la séance. Je présume donc que le gouvernement de Terre-Neuve et le gouvernement du Canada vont conclure un accord concernant les activités de Terra Transport à Terre-Neuve.

Quel que soit cet accord, qu'il soit bon ou mauvais—c'est une question de jugement politique, et nous nous prononcerons le moment venu—je voudrais que vous nous disiez, messieurs, qu'est-ce qui garantira aux Terre-Neuviens que si le CN ne transporte plus les marchandises à Terre-Neuve par rail, il continuera néanmoins de les transporter? Je note qu'il n'est pas prévu de vendre le secteur camionnage de Terra Transport en même temps que le rail du CN, que vous allez donc garder la division du camionnage à Terre-Neuve. Comment envisagez-vous d'assurer le transport efficace et efficient des marchandises actuellement transportées par rail, sans avoir recours à ce rail?

**M. LeClair:** Monsieur le président, cela relève très nettement de la compétence du secteur des opérations, et il est actuellement en caucus.

[Texte]

**Mr. Tobin:** We can wait a second.

**Mr. Fletcher:** Mr. Chairman, we certainly would anticipate that the traffic in Newfoundland would continue to be moved by CN and the traffic to Newfoundland would continue to be moved, in part at least, by CN.

**Mr. Tobin:** How?

**Mr. Fletcher:** As you know, the TerraTransport government experiment has seen containerization take over a major part of it. It would be a small step to continue that containerization.

**Mr. Tobin:** How?

**Mr. Fletcher:** By the purchase of more containers and the handling of those containers from ports to destination by road.

**Mr. Tobin:** So what you are saying is the traffic will be brought in by container ship and then trucked from there to destinations.

**Mr. Fletcher:** That is certainly one of the alternatives.

**Mr. Tobin:** What about the current—and this is a rough estimate—about 800 employees involved with the railway? I am anxious to know whether or not the TerraTransport trucking operation might have to be expanded to accommodate traffic that otherwise would be moved by rail. Would some of the railway employees have an opportunity to be employed with TerraTransport trucking? What is going to happen there?

**Mr. Fletcher:** They would have full opportunity and certainly I think that employment in Newfoundland to handle containers by individual truck—there are two containers on a truck—would probably employ more people in total than those same containers being handled by a four-man train crew.

• 1715

**Mr. Tobin:** So are you suggesting to members of the committee that most of the employees who would want to avail of the opportunity would be able to go to work with a trucking operation rather than taking an early retirement package?

**Mr. Fletcher:** I think the employee would make his own choice. Some of them would take the early retirement package because their skills and experience are different than would be required in a highway operation, but I think a number of them would exercise the other option.

**Mr. Tobin:** A number of employees with TerraTransport in Newfoundland have been saying for some time that they wish one way or another this matter would be resolved because they feel a little bit like fish in a barrel; they have been picked off—a handful here, a handful there—over the last couple of years. I am not saying that is anybody's fault or by design but that has happened. A lot of these people are on a lay-off arrangement that gives them, I think, 80% of their salary for a period of five years, recall rights, if and when an opportunity arises to be recalled. Will these employees be treated in the same manner as people who are currently employed with the railroad; that is, people who have been given the lay-off with 80% of salary some time over the last couple of years?

[Traduction]

**M. Tobin:** Nous pouvons attendre quelques instants.

**M. Fletcher:** Monsieur le président, nous prévoyons que le CN continuera d'assurer le transport dans la province de Terre-Neuve, et que le transport vers la province sera assuré, du moins partiellement, par le CN également.

**M. Tobin:** Comment?

**M. Fletcher:** Comme vous le savez, depuis l'expérience qu'a faite le gouvernement avec Terra Transport, l'essentiel des marchandises sont maintenant transportées par conteneur. Il suffit de peu de choses pour continuer en ce sens.

**M. Tobin:** Comment?

**M. Fletcher:** En augmentant le nombre de conteneurs et en les transportant des ports à leur destination par la route.

**M. Tobin:** Vous voulez donc dire que les marchandises arriveront par navire conteneur et de là par camion jusqu'à leur destination.

**M. Fletcher:** C'est une possibilité.

**M. Tobin:** Et qu'advient-il de quelque 800 personnes employées actuellement par le chemin de fer? Je voudrais vraiment savoir s'il sera nécessaire d'agrandir le secteur de camionnage Terra Transport pour qu'il puisse prendre en charge le trafic actuellement assuré par le rail. Les employés de chemin de fer pourront-ils se faire embaucher par le camionnage de Terra Transport? Que fera-t-on?

**M. Fletcher:** Ils auront certainement la possibilité de se faire engager, et je pense que le transport par conteneur sur camion—il y a deux conteneurs par camion—créera probablement davantage d'emplois dans la province de Terre-Neuve que le transport de conteneurs par un train où quatre hommes suffisent à la tâche.

**M. Tobin:** Vous êtes donc en train de nous dire que la plupart des employés qui désireraient travailler pour le camionnage plutôt que de prendre une retraite anticipée en auront la possibilité?

**M. Fletcher:** Je pense que chaque employé devra en décider pour lui-même. Certains préféreront la retraite anticipée parce que leurs compétences et leur expérience ne seront pas tout à fait adaptées au secteur routier, mais certains d'entre-eux, je pense, choisiront de travailler pour le camionnage.

**M. Tobin:** Certains employés de Terra Transport à Terre-Neuve nous disent depuis un certain temps qu'ils voudraient voir la question réglée une bonne fois parce qu'ils se sentent un peu comme des objets à l'étalage: on en choisit quelques uns par-ci, quelques uns par-là, depuis environ deux ans. Je n'accuse personne, je ne dis pas que ce soit intentionnel, mais c'est ce qui est arrivé. Un grand nombre de ces employés ont été mis à pied et recevront 80 p. 100, il me semble, de leur salaire pendant cinq ans, et auront le droit d'être rappelés en priorité, si rappel il y a. Ces employés-là, c'est-à-dire ceux qui ont été mis à pied avec 80 p. 100 du salaire au cours des deux dernières années, seront-ils traités de la même manière que leurs collègues qui sont encore employés des chemins de fer?



[Text]

**Mr. Fletcher:** We have a standard employment security program which does apply in Newfoundland, and the people that would be laid off, as a result of any change, would certainly be eligible for that—

**Mr. Tobin:** No, I do not mean that. I am talking about people who have already been laid off over the last couple of years, who are already on the 80% salary provision that you give employees who have been laid off subject to recall. Would they be offered exactly the same kinds of terms and conditions that would be offered to those people who are currently full-time with the railway in Newfoundland?

**Mr. Fletcher:** Their lay-off protection would extend to the end of the agreed upon arrangements, as they stand at this time. And once we were to be given a clear understanding, as to the choice of alternatives for Newfoundland, we would again be sitting down with the employees and trying to work out some kind of arrangements.

**Mr. Tobin:** I guess the point I am making, to be very explicit, is because of the long period, and everybody would acknowledge that around the table, of negotiation that has gone on between the Government of Canada and the Government of Newfoundland—we are going back to last September, at least in this active round. A fair number of employees, during that period of negotiation, have gone on lay-off. They might have otherwise been in a position to benefit exactly as their colleagues would in the event that some kind of early retirement package is arranged. What I am saying is that it would be untenable for those employees who have gone on lay-off or 80% salary provision—I do not know what the exact term in the contract is—to be offered something different from those people who are now regular full-time employees of CN, because they went out in the interim period of negotiation. I want that understood because that is very much a touchy issue amongst the unions in Newfoundland. I wonder if you could indicate whether or not you are aware of that, sensitive to it, and intend to look after those employees.

**Mr. Fletcher:** I think, Mr. Chairman, that we certainly understand the frustration of the employees in not having this issue settled. We experience some of it ourselves. When we get resolution of the issue, there are a number of alternatives that will be discussed. We certainly hear your advice and will record your advice, Mr. Tobin.

**Mr. Tobin:** I have two other questions, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Short ones.

**Mr. Tobin:** I want to know what advice CN has with respect to the constitutional obligation to maintain a railroad service in Newfoundland, not a constitutional obligation for CN but obviously one that you undertake on behalf of the Government of Canada.

Another matter that is contained in the terms of union between Newfoundland and Canada is not only the constitutional obligation of 32(a), the terms to maintain a railway, but to maintain the maritime freight rate in Newfoundland.

So what I am saying to you is that a large part of the losses you now incur with TerraTransport—these are not just

[Translation]

**M. Fletcher:** Nous avons un programme général de sécurité d'emploi qui s'applique également à Terre-Neuve, et selon lequel les gens mis à pied à la suite d'un changement quelconque, ont certainement droit . . .

**M. Tobin:** Non, ce n'est pas ce que j'ai voulu dire. Je veux parler des gens qui ont été mis à pied au cours des deux dernières années, qui ont déjà reçu 80 p. 100 de leur salaire, comme il est prévu pour les employés qui ont été mis à pied avec droit de rappel. Leur offrira-t-on exactement les mêmes conditions qu'à ceux qui sont actuellement employés à plein temps du chemin de fer à Terre-Neuve?

**M. Fletcher:** La protection prévue lors de la mise à pied reste en vigueur comme prévu. Lorsque nous saurons exactement quels choix s'offrent à Terre-Neuve nous rencontrerons à nouveau les employés et nous espérons d'arriver à une nouvelle entente.

**M. Tobin:** Ce que j'ai voulu dire, pour être tout à fait précis, c'est qu'en raison de la longueur des négociations entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de Terre-Neuve—que personne ici ne niera, je pense—puisque le dernier épisode dure depuis septembre dernier, un grand nombre d'employés ont été mis à pied depuis le début des négociations. Si les négociations n'avaient pas tant duré, ils auraient pu bénéficier des mêmes avantages que leurs collègues, en supposant qu'on leur offre une retraite anticipée. Il serait inadmissible que ces employés qui ont été mis à pied ou qui reçoivent 80 p. 100 de leur salaire—je ne sais pas exactement comment cela est dit dans le contrat—reçoivent moins que ceux qui continuent de travailler à plein temps pour le CN, simplement parce qu'ils ont été mis à pied pendant la période des négociations. Je voulais que ce soit clair parce que c'est une question épineuse pour les syndicats à Terre-Neuve. Je voudrais savoir si vous avez conscience du problème, et si vous avez l'intention de défendre les intérêts de ces employés.

**M. Fletcher:** Monsieur le président, nous comprenons très bien la frustration des employés à ne pas voir la question réglée. Nous l'éprouvons nous-mêmes dans une certaine mesure. Lorsque la chose sera réglée, nous pourrions envisager un certain nombre de solutions. Soyez assuré, M. Tobin, que nous prenons bonne note de vos conseils.

**M. Tobin:** J'ai deux autres questions, monsieur le président.

**Le président:** Qu'elles soient brèves.

**M. Tobin:** Je voudrais savoir si le CN a reçu un avis juridique quant à l'obligation constitutionnelle de maintenir un service de chemin de fer à Terre-Neuve; je ne parle évidemment pas de l'obligation de la part du CN, mais de la part du gouvernement du Canada.

Il y a également parmi les conditions de l'union de Terre-Neuve avec le Canada, outre l'obligation constitutionnelle prévue à l'article 32(a), concernant le maintien des chemins de fer, celle de maintenir le tarif des transports des marchandises.

Je vous rappelle donc qu'une grande partie des pertes qu'enregistre Terra Transport ne sont pas seulement des pertes

## [Texte]

operational losses but losses incurred because of the freight rate that is being charged. CTC has just said that this is non-compensatory. In February, they ordered you to jack up. Will Newfoundlanders, by whatever mode you move freight, continue to receive the maritime freight rate that is indicated as a part of the terms of union in the Constitution of Canada between Newfoundland and Canada?

• 1720

**The Chairman:** Mr. Tobin, I understand your question and I frankly do not think this is a proper question for these people. It is legislation; it is a judicial opinion and it is a constitutional situation to which I am very empathetic—

**Mr. Tobin:** The freight is a—

**The Chairman:** —but these people run the railway and they take direction from government as to what constitutional responsibilities they have. You have asked that question, quite properly, of the Minister and he gave you an answer, which may not have been completely satisfactory as far as—

**Mr. Tobin:** I am asking a question primarily on the freight rate.

**The Chairman:** On the freight rate you come in the right door in terms of what losses they have incurred because of the freight rate, the publicly imposed duty. That part of the question I think is adequate and proper and reasonable, but we are not going to get into questions of constitutionality here because you know we will most likely be reading a Supreme Court decision some day on that very important question.

**Mr. Tobin:** They have not taken it to court yet.

**The Chairman:** Well, they have not made a decision yet either.

**Mr. Tobin:** That is right.

**The Chairman:** On the freight rate.

**Dr. LeClair:** We will limit ourselves to the second question, the maritime freight rate. I think Mr. Lawless has already spoken to Mr. Fletcher about that.

**Mr. Fletcher:** The rates charged in Newfoundland are market-driven rates and the maritime freight rate is a part of the parliamentary procedure that covers the differences.

**Mr. Tobin:** I do not understand the answer to the question. The CTC has just said that your rates are non-compensatory, has ordered you on February 14 to raise the rates. It has been appealed by the Newfoundland government. So how are they market-driven rates? You are not acknowledging the CTC decision and you are not giving us the maritime freight rates.

**Dr. LeClair:** Could we take that under advisement?

**The Chairman:** I thought the question was what portion of your costs—

**Mr. Tobin:** Your losses—

## [Traduction]

opérationnelles, mais sont occasionnées par le taux de transport de marchandises. Le CTC vient de déclaré qu'ils ne peuvent être compensatoires. Vous avez reçu l'ordre en février d'augmenter les tarifs. Les Terre-Neuviens, quel que soit le moyen de transport, continueront-ils de bénéficier du tarif de transport maritime des marchandises prévu dans les conditions de l'union de Terre-Neuve avec le Canada?

**Le président:** Monsieur Tobin, je comprends votre question et, en toute franchise, je ne crois pas qu'elle concerne ces personnes. Il s'agit d'une loi, d'une opinion exprimée par des hommes de loi et d'une question constitutionnelle qui me tient à coeur . . .

**M. Tobin:** Le transport du fret . . .

**Le président:** . . . mais les témoins sont chargés d'exploiter le chemin de fer et c'est le gouvernement qui les informe de leur responsabilité aux termes de la Constitution. Vous avez posé cette question au ministre, comme il se doit, et il vous a répondu. Sa réponse n'était peut-être pas tout à fait satisfaisante . . .

**M. Tobin:** Ma question concerne principalement le tarif du fret.

**Le président:** Votre question portant sur le tarif du fret est opportune, car elle concerne les pertes découlant de ces droits exigés par l'État. Ce volet de la question est tout à fait opportun et raisonnable, mais nous n'allons pas ici discuter des questions de constitutionnalité parce que vous savez comme moi qu'un jour, la Cour Suprême tranchera probablement cette question.

**M. Tobin:** Les poursuites n'ont toujours pas été intentées.

**Le président:** Oui, mais la Cour n'a toujours pas rendu de décision.

**M. Tobin:** C'est exact.

**Le président:** Je parle du tarif du fret.

**M. LeClair:** Nous répondrons uniquement au deuxième volet de la question, qui concerne le tarif du fret maritime, dont M. Lawless et M. Fletcher ont déjà discuté, je crois.

**M. Fletcher:** Le tarif en vigueur à Terre-Neuve est fondé sur la réalité du marché et le tarif du fret maritime est fixé dans le cadre d'une procédure parlementaire visant à combler l'écart.

**M. Tobin:** Je n'ai pas compris la réponse à la question. La CCT vient de décider que vos tarifs sont des tarifs non compensatoires et, le 14 février, elle vous a ordonné d'augmenter le tarif, décision qui a fait l'objet d'un appel interjeté par le gouvernement de Terre-Neuve. Comment ce tarif peut-il être fondé sur les réalités du marché? Vous ne tenez pas compte de la décision de la CCT et vous n'avez pas décrit le tarif applicable au fret maritime.

**M. LeClair:** Pourrions-nous vous répondre ultérieurement?

**Le président:** Il me semble que la question portait sur la fraction des coûts . . .

**M. Tobin:** Des pertes . . .



*[Text]*

**The Chairman:** —your losses—

**Mr. Tobin:** —as a result of imposed public duties.

**The Chairman:** —were the result of public imposed duties; i.e., the maritime freight rates.

**Dr. LeClair:** Specifically, in the way you put it, sir, it has to be all of it, between \$40 million and \$50 million.

**An hon. member:** No, part of it.

**Dr. LeClair:** But could we, sir, to satisfy the hon. gentleman and in view of what Mr. Lawless has . . . I think Mr. Lawless can talk on a one-to-one basis and perhaps we could give you the answer after the meeting and then that could be part of the record, if you want.

**The Chairman:** We are overextended because of the importance of the question and Mr. Tobin's first crack at it. I want to let members know that it is the thought of the Chair--and there has been some consultation, not unanimous agreement—that we will go to 6 p.m. and return at 7.30 p.m. The night is wasted anyway because we start voting at 9.45 p.m. and we are not going to get through even the first round of questioners before 6 p.m. even on a 10-minute cycle. So perhaps then you can reflect on this question. I think it is better to have, frankly, the answer in the public domain than a private, raspy conversation. Perhaps Mr. Lawless could write it out and someone could read it. Let us go back to grade 1.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, to your point, I accept your normally wise advice, but can I suggest that we might have sandwiches sent up and sit through.

**The Chairman:** We have already made a decision. There were consultations. There are problems—

**Mr. Tobin:** Fine.

**The Chairman:** That was part of the consultation. I said it was not unanimous, and we are coming back at 7.30 p.m. There are many reasons for that, Mr. Tobin, anyway. None of us are happy and I do not think the CN is happy but they knew it was going to be an interesting day here today.

**Mr. Blaikie.**

**Mr. Blaikie:** First just a few comments and then some questions for the witnesses.

First I want to say with respect to Mr. Lawless' laryngitis that it is too bad that it was not an affliction that the western vice-president, Mr. Walker, had in the initial days of the Hinton disaster because I just want to say that I have never seen such rank "covering your ass" on the part of management as was the case with Mr. Walker, and in the days following that, where he impugned the behaviour and the integrity of the CN employees involved in the accident and all other CN employees by generalization when he went on the air and shot off his big mouth about what might have happened and all of it was employee related.

*[Translation]*

**Le président:** . . . des pertes . . .

**M. Tobin:** . . . découlant d'obligations à l'égard du public.

**Le président:** . . . découlait d'obligations à l'égard du public, c'est-à-dire le tarif du fret maritime.

**M. LeClair:** Il s'agit de l'ensemble des coûts, c'est-à-dire entre 40 millions de dollars et 50 millions de dollars.

**Un député:** Non, il s'agit d'une fraction.

**M. LeClair:** Etant donné ce qu'a dit M. Lawless, nous pourrions . . . Il faudrait que j'en discute en privé avec M. Lawless, après quoi nous pourrions peut-être vous fournir une réponse aux fins du procès-verbal.

**Le président:** Etant donné l'importance de la question et le fait qu'elle est soulevée pour la première fois, nous n'avons pas respecté l'horaire. Après avoir consulté les membres, mais sans obtenir un consentement unanime, j'aimerais proposer que le comité siège jusqu'à 18 heures, et qu'il reprenne ses travaux à 19h30. Quoi qu'il en soit, la soirée est gâchée parce que nous devons procéder à la mise aux voix à 21h45, et même si nous accordons 10 minutes à chaque intervenant, nous ne pourrions terminer le premier tour avant 18h00. Enfin, je vous demande de réfléchir à cette proposition. Je crois aussi qu'il vaut mieux discuter de ces questions en public, plutôt que clandestinement dans les coulisses. M. Lawless pourrait peut-être rédiger la réponse et quelqu'un pourrait nous la lire. Nous revoilà à l'école, en première année.

**M. Tobin:** Monsieur le président, normalement, j'accepte volontiers vos conseils si judicieux, mais je propose que nous commandions des sandwiches et que nous siégions pendant l'heure du dîner.

**Le président:** La décision est déjà prise, par suite de consultation et votre proposition comporte certains problèmes . . .

**M. Tobin:** Très bien.

**Le président:** J'en ai déjà discuté avec vous et, bien que la décision ne soit pas unanime, la séance reprendra à 19h30. Personne n'est heureux d'avoir à le faire, ni nous ni les représentants du CN, mais ils devaient bien savoir que les débats seraient fort animés.

Monsieur Blaikie.

**M. Blaikie:** D'abord, quelques observations, après quoi je poserais des questions au témoin.

D'entrée de jeu, en ce qui concerne la laryngite de M. Lawless, il est malheureux que M. Walker, vice-président pour l'ouest du pays, n'était pas atteint de cette maladie pendant les jours qui ont suivi la catastrophe de Hinton. En effet, M. Walker est passé maître dans l'art de se déculpabiliser en rejetant le blâme, en l'occurrence sur les employés du CN qui étaient sur place au moment de l'accident, dont il a mis en doute le comportement et l'intégrité; d'ailleurs, par la suite, il a porté atteinte à la réputation de tous les autres employés du CN, lorsqu'il s'est permis, sur les ondes, d'étaler son ignorance et de généraliser au sujet de ce qui aurait pu se produire.

[Texte]

• 1725

Everything that has followed from that—the tests, the amateurish letter of confession all CN employees on the road were asked to . . . as far as I am concerned it amounted to a letter of confession that employees were asked to sign, saying they would not be bad boys any more; and many refused to sign it, because it amounted to a confession that they had been doing something up until then that they were not going to do any more. I just think the whole thing in the days subsequent to the accident and the way it has been handled with your running trades has been clumsy, inconsiderate, and as I say, amateurish in the worst degree; and I lay most of the blame for that on Mr. Walker, who presumably was trying to cover for himself after the things he had mistakenly and stupidly said subsequent to the accident.

A comment on the remarks of Mr. Fletcher about the changes in the fleet in car utilisation. It seems to me the whole story is not being told there. I would like to hear about the effect on the utilisation of capacity and the shops as a result of the extensive rental of rail boxes, the extensive leasing of cars, from the United States. To that extent this is not something that is happening to all railroads in North America. There is this other phenomenon whereby Canadian railroads increasingly rent or lease rolling stock from American sources. I was disappointed that this was not pointed out as part of the whole story of just what is happening to the Canadian fleet. So I would not mind a response to that as well. Perhaps we could begin there.

**Dr. LeClair:** I think everybody will agree that any comments . . . the Hinton tragedy is *sub judice*. There is an inquiry. Mr. Pye is our counsel. He just flew in from Edmonton. I think we would be well advised to respect that tradition.

On the second question, Mr. Fletcher I am sure can answer the question of rental and leasing of cars.

**Mr. Fletcher:** I attempted, in the interests of brevity, to capitalize the most significant impacts on the shop. There are many, many more that I will therefore go through; but I will comment on the leasing situation.

It is true that the customers are leasing more of their own cars in the future and at present than they have in the past. This is simply a reflection of the fact that they can lease the car and have it maintained cheaper than they can have our car paid for in their freight rate. This trend started a number of years ago. We have now about 20,000 cars a day on our property that are under customer lease. It will continue to expand until the costs of our maintenance operations are competitive with the costs of the operators maintaining their fleet. It is simply cheaper for them to do it that way.

About our leasing cars, yes, we have cars on lease from a number of leasing companies. That relates directly to the economics of a lease arrangement versus a capital investment, and cars specifically for specific services and for short periods of time that we cannot take the risk in investing a 30-year life in when we only have a contract to move a product for perhaps

[Traduction]

Tout ce qui a découlé de cela, les tests, la lettre d'excuse, tout à fait gauche, qu'on a demandé à tous les employés du CN qui travaillent à bord du train de . . . est en fait, à mon avis, une lettre qu'on a demandé aux employés de signer, dans laquelle ils reconnaissent leur culpabilité et s'engagent à faire mieux, et plusieurs des employés ont refusé de signer cette lettre. Je crois que dans les jours qui ont suivi l'accident, les échanges entre le CN et les employés concernés ont été gauches, impolis et, comme je l'ai dit, témoignaient d'un manque de professionnalisme extrême. Le principal coupable, selon moi, c'est M. Walker, qui probablement a essayé de se disculper des déclarations erronées et stupides qu'il a faites après l'accident.

J'aimerais dire quelques mots au sujet des remarques faites par M. Fletcher concernant l'utilisation des wagons. Il me semble que ce n'est pas la fin de l'histoire. J'aimerais en savoir plus long sur les répercussions de l'utilisation de la capacité et des ateliers d'entretien, par suite des contrats, signés avec les États-Unis, prévoyant la location d'une quantité importante de wagons. Ce phénomène n'est pas commun à tous les chemins de fer de l'Amérique du Nord. De plus en plus, les chemins de fer canadiens se tournent vers des sources américaines pour louer du matériel roulant. J'ai été déçu du fait qu'on n'ait pas fait état de cette situation lorsqu'on a décrit le matériel roulant canadien. J'aimerais aussi qu'on en dise plus long à ce sujet.

**M. LeClair:** Je crois que tous seront d'accord pour dire que tout commentaire . . . la tragédie de Hinton fait l'objet d'une enquête officielle, où nous sommes représentés par M. Pye, qui vient d'arriver d'Edmonton. Je crois que nous aurions intérêt à respecter la tradition.

Quant à la deuxième question, je suis certain que M. Fletcher peut vous donner des précisions sur la location de wagons.

**M. Fletcher:** Pour raccourcir au maximum, j'ai essayé de résumer les répercussions les plus importantes sur l'atelier. Les autres facteurs à considérer sont extrêmement nombreux, mais je parlerai de la location.

Il est vrai que les clients louent de plus en plus de wagons, et ils vont continuer à le faire. Cela reflète tout simplement le fait que la location est moins coûteuse. Cette tendance date d'il y a quelques années. Aujourd'hui, pendant une journée donnée, quelque 20,000 wagons sont loués par nos clients. Ce chiffre continuera d'augmenter jusqu'à ce que nos coûts d'entretien soient comparables à ceux exigés par les agences de location. Il est donc beaucoup moins onéreux de louer.

Il est vrai que nous avons loué, chez des entreprises de location, un certain nombre de wagons. Cette pratique tient compte du coût de la location par rapport au prix d'achat, et les wagons sont loués pour des activités précises et pour de courtes périodes, opérations qui rendent peu alléchante l'achat d'un matériel amorti sur 30 ans, alors même que le contrat



[Text]

5 years. Those are economic decisions of which the shippers of Canada are the beneficiaries.

About the other, not the whole story on the shop, if you will bear with me I could perhaps enlarge upon the list. Some 20 years ago our car cycle was 22 days. It is now 12 days; and on some occasions it is only 10. That basically cuts the fleet requirement in half. The composition of the freight car fleet is changing.

**Mr. Blaikie:** You have mentioned all that stuff. I understand that. That was in the slide show as well.

**Mr. Fletcher:** I am attempting to give you the whole story, sir.

• 1730

**Mr. Blaikie:** It was the one part of the story I wanted to get on the record. It is not related just to the cost of CN's doing business; it is also related to cheaper and, I would say, inadequate wages paid in certain parts of the United States, where some of these cars are repaired and maintained. That is a larger question, of course.

I want to go on to ask a question—this is a traditional question; Mr. Lawless will be able to vouch for this—about the plans for the new motor power shop in Transcona. Where is that now? I know at one point it was scheduled for construction, then I think last year Mr. Lawless told me it was in the plan for 1987. 1987 is getting awfully close, and I wondered just what the status of that capital expenditure is now.

**Mr. Fletcher:** Mr. Chairman, could I come back to your first point? When we lease a car from the United States on a long-term lease, that lease normally includes our doing the maintenance. It is the customers who lease cars who do their own maintenance.

In terms of the motor power shop, it is still a possibility. It is still within the plan. It was part of the inclusion of the overall maintenance study we talked about earlier.

**Mr. Blaikie:** Subject to whatever conclusions come out of that.

Could I ask what the plan is? Normally by this time in Transcona the rumour mill is wild, and unless I have been missing it, the rumour mill has been fairly quiet this year. Are there any plans for an extended shut-down or lay-off, or will it be the normal summer shut-down?

**Mr. Fletcher:** Mr. Blaikie, you have not had your sources fail you. There is no plan at this moment for an extended summer shut-down.

**Mr. Blaikie:** Mr. Chairman, there are all kinds of other things, of course, I could get into. I would like to ask a question related to one issue on which I have had correspondence with Dr. LeClair, and of course, that was the controversy last year about senior management jobs moving out of Edmonton. I hope to pursue this on the second round.

[Translation]

pour le transport des produits en question ne dure que cinq ans, par exemple. Les expéditeurs canadiens tirent profit de ces décisions économiques.

Quant à l'atelier, voici des précisions. Il y a une vingtaine d'années, le cycle pour chaque wagon était de 22 jours. Aujourd'hui, il compte 12 jours seulement, et parfois 10. Essentiellement, cela réduit de moitié les pressions que subit la flotte, et la composition de celle-ci est en pleine évolution.

**M. Blaikie:** Vous nous avez déjà tout expliqué cela pendant le diaporama, et j'ai tout compris.

**M. Fletcher:** Je veux tout simplement vous expliquer la situation dans son ensemble, monsieur.

**M. Blaikie:** Je vous ai posé une question concernant un aspect précis de la situation et je voulais entendre la réponse. Ma question ne concerne pas uniquement les coûts d'exploitation du CN, mais elle concernait aussi les salaires plus bas, et à mon sens inadéquats, versés dans certaines régions des États-Unis, ou certains de ces wagons sont entretenus et réparés. Bien entendu, c'est une tout autre question.

Je voudrais vous poser une question plus normale. M. Lawless pourrait peut-être nous dire quels sont les projets à l'égard de l'atelier de réparation de moteurs de Transcona. Je sais que le début des travaux était prévu il y a quelque temps, mais je crois que M. Lawless m'a dit l'an dernier que la mise en chantier devait se faire en 1987. Eh bien, le temps passe vite et je me demande si les capitaux ont été engagés.

**M. Fletcher:** Monsieur le président, pourrais-je revenir sur la question précédente? Lorsque nous louons aux États-Unis un wagon pour une période prolongée, normalement le bail prévoit que nous assurerons les services d'entretien. Ce sont plutôt les clients qui louent des wagons qui doivent assurer eux-mêmes l'entretien.

En ce qui concerne l'atelier de réparation des moteurs, il fait toujours partie du plan. Ce projet fait partie de l'étude globale portant sur l'entretien, dont nous avons parlé tout à l'heure.

**M. Blaikie:** Sous réserve des conclusions qui en découlent.

Pourrais-je vous demander en quoi consiste ce plan? Normalement, à cette période de l'année, les rumeurs iraient bon train à Transcona, mais cette année, les choses semblent assez tranquilles. Envisagez-vous de fermer l'atelier pendant une période prolongée, de mettre des employés à pied, ou allez-vous fermer l'usine comme vous le faites tous les étés?

**M. Fletcher:** Monsieur Blaikie, vos sources sont fiables. À l'heure actuelle, on n'envisage pas une fermeture d'une durée prolongée cette été.

**M. Blaikie:** Monsieur le président, je pourrais poser de nombreuses autres questions. J'aimerais discuter de la correspondance entre moi et M. LeClair au sujet, bien entendu, des cadres supérieurs d'Edmonton mutés vers d'autres centres, question fort controversée dont nous avons discuté l'an dernier. J'espère poser ces questions pendant le deuxième tour.

## [Texte]

But I would like to make a formal request. It is not something that can be answered now, but we often ask for information in the Transport committee of CN, and to my knowledge, this kind of information has never been refused. So I want to ask formally now if it would not be possible to provide me and any other members of the committee, of course, who might be interested with a formal flow chart of the senior management structure of CN in western Canada—perhaps one in early 1985, say spring 1985, and one now in the spring of 1986—so we could compare just who is reporting to whom, what kinds of positions existed in the spring of 1985 and what kinds of positions exist now.

I have had lengthy correspondence with Mr. LeClair on this, and I have some questions I am waiting to be able to ask him later about things on which we have exchanged correspondence. But it seems to me that one thing that would be useful is simply a flow chart or whatever you want to call it, telling us who was there in the spring of 1985, what they were called and who they reported to, who is there now in 1986 and what they are called, and to whom they report. People like myself and others in Manitoba who are concerned would like to get a good visual look at it as well as trying to sort it out in long paragraphs.

**Mr. Benjamin:** Senior and middle management.

**Mr. Blaikie:** Whatever.

**Dr. LeClair:** Mr. Chairman, we will definitely provide you with that. As I understand it, it is the before and after. I think Mr. Benjamin asked for middle management, and we will go pretty far down.

**The Chairman:** Also, not just the western division, but—

**Dr. LeClair:** That was to be my next question. There are system organization charts—who is who, what his title is and so forth—in the five regions, and of course, then there is the headquarters. Am I to understand you want all that?

**The Chairman:** Yes.

**Mr. Blaikie:** I do not think it would hurt, but you know the ones in which I am interested.

**Dr. LeClair:** I know.

**Mr. Blaikie:** But I do not mind having a little bit of information overload. If you want to give me the rest of it, I will probably find something interesting about it, too.

**Dr. LeClair:** I think the chairman said it would be interesting if we had it for elsewhere as well.

**The Chairman:** Yes, I think we should not just have the western divisions; we should have the other divisions, too. See what you come up with, send it to the committee, and then we will show it to members and see how complete or adequate it is. But you have the point about the before and after.

## [Traduction]

Le Comité des transports a, à plusieurs reprises, demandé au CN de lui transmettre des renseignements ultérieurement, et, à ma connaissance, le CN a toujours accédé à notre demande. Or, j'aimerais demander aux témoins s'ils pourraient me transmettre, de même qu'aux autres membres du comité qui en voudraient une copie, un organigramme officiel du CN dans l'Ouest canadien au printemps de 1985 et au printemps de 1986, de sorte que nous puissions comparer les structures hiérarchiques et les postes au printemps de 1985, par rapport à ceux qui existent actuellement.

M. LeClair et moi avons déjà échangé des lettres fort étoffées à ce sujet et, plus tard, je veux lui poser des questions à cet égard. Enfin, il me semblerait utile d'avoir un organigramme faisant état des postes existants au printemps de 1985, des noms des titulaires et des personnes dont ils relèvent, de même qu'un tableau semblable pour 1986. C'est une question qui me préoccupe, comme elle préoccupe d'autres Manitobains, et nous aimerions jeter un coup d'oeil sur ces organigrammes et sur les textes qui les accompagnent.

**M. Benjamin:** Vous parlez de cadres de niveau moyen et de niveau supérieur.

**M. Blaikie:** Qu'importe.

**M. LeClair:** Monsieur le président, nous serons tout à fait heureux de vous transmettre ces documents. Si j'ai bien compris, vous demandez les organigrammes pour les deux années en question et, comme M. Benjamin a demandé des renseignements au sujet des cadres intermédiaires, nous vous enverrons ceux là aussi.

**Le président:** Pourriez-vous nous envoyer des organigrammes illustrant la structure, non seulement dans l'Ouest, mais également . . .

**M. LeClair:** J'allais justement poser la question. Il y a des organigrammes pour chacune des cinq régions, et il y en a une, bien entendu, pour l'administration centrale. Est-ce que vous les voulez tous?

**Le président:** Oui.

**M. Blaikie:** Pourquoi pas, mais je crois que vous savez quels sont les organigrammes que je tiens absolument à voir.

**M. LeClair:** Je le sais.

**M. Blaikie:** Cependant, je n'ai rien contre les surplus d'information et si vous voulez me remettre le tout, j'y trouverai probablement quelque chose d'intéressant.

**M. LeClair:** Il me semble que le président a demandé les organigrammes pour toutes les régions.

**Le président:** Oui, je ne crois qu'il faille se limiter uniquement aux régions de l'Ouest. Enfin, rassemblez le tout, envoyez-le au comité, après quoi nous pourrions voir si cela nous convient. Vous avez compris que nous voulons les organigrammes pour deux années subséquentes.



[Text]

**Dr. LeClair:** However, if I understand this correctly, I think the before and after applies more specifically to the west, Winnipeg versus Edmonton.

• 1735

**Mr. Blaikie:** I am talking about what things looked like before the move to Edmonton got under way in the spring of 1985, and what things look like now after it is reported to be cancelled.

**Dr. LeClair:** Mr. Chairman, we will give an organization chart on each of the five regions, including headquarters, but the before and after will be specific to that situation.

**Mr. Blaikie:** Yes. With locations as to where they are.

**Dr. LeClair:** Yes.

**The Chairman:** It has not been quite as dramatic in the east.

**Dr. LeClair:** Not of the kind you are talking about.

**The Chairman:** Okay. So, we will let you off there—the before and after of the west. Thank you Mr. Blaikie. Mr. Clifford. I am just trying to get all members on before 6 p.m., on the first round, because they have all been very diligent and patient.

**Mr. Clifford:** Okay. London is a major rail centre—I am sure you gentlemen appreciate that—with a history of growth and development which directly parallels the growth of CN. You said yourselves that things were great at CN until a couple of years ago. We, in London, feel we have been part of your growth, just like you have been part of ours, but the economic impact of a 16% reduction in the work force proposed by CN for London, from the 525 jobs, is an enormous problem for our city to face. What we want to know for starters is, what research was done to determine the economic impact on southwestern Ontario communities, which include London, and what job shifts can London expect beyond the direct employ of CN—plant losses that we might have in our immediate area? What is our ability to attract additional small to medium production industries? What are the social costs? We see these as enormous problems. We do not know how you made the decision and what base it was on. So, we would like to know that.

I have a couple of short ones while you are thinking over that rather large question. I would like to know quickly . . . We have a lot of career workers that have been with you for many years, Mr. Chairman, and I would like to know whether that experience has ever been used by management in helping to develop your future business plans? Do you consult with your workers? I mean by this now your unionized workers. Do you talk to them about your future plans and your development?

[Translation]

**M. LeClair:** Si j'ai bien compris, vous avez demandé des organigrammes pour les deux années en question uniquement pour la région de l'Ouest, c'est-à-dire Winnipeg par rapport à Edmonton.

**M. Blaikie:** Je m'intéresse à la situation qui existait au printemps de 1985, avant le déménagement à Edmonton, et la situation actuelle, par suite de l'annulation.

**M. LeClair:** Monsieur le président, nous vous transmettrons un organigramme pour chacune des cinq régions, y compris l'administration centrale, mais seuls les organigrammes concernant la région en question feront état de l'évolution de la situation.

**M. Blaikie:** Oui. Indiquez les endroits pertinents, s'il vous plaît.

**M. LeClair:** Oui.

**Le président:** La situation n'a pas été aussi dramatique dans l'est.

**M. LeClair:** Pas du tout dans la même mesure.

**Le président:** Très bien. Enfin, voilà une question qui est réglée. Merci, M. Blaikie. M. Clifford. Comme tous les membres du comité ont été très patients, j'essaie de donner à chacun la parole avant 18 heures.

**M. Clifford:** Très bien. Je suis certain que vous savez que London est un centre ferroviaire de première importance et sa croissance et son développement ont suivi directement celle du CN. Vous avez dit vous-même qu'il y a quelques années seulement, les choses allaient à merveille au CN. La population de London a bénéficié de la croissance du CN, et l'inverse est vrai aussi, mais la réduction de 16 p. 100 du nombre d'employés du CN à London, où il y a actuellement 525 emplois, représente pour notre ville un problème de taille. Tout d'abord, nous aimerions savoir si vous avez analysé les répercussions économiques de cette décision sur les agglomérations du sud-ouest de l'Ontario, dont London, et j'aimerais savoir également si d'autres fermetures ou compressions vont avoir des incidences sur la situation de l'emploi dans la région de London? Dans quelle mesure sommes-nous capables d'attirer des petites et moyennes entreprises du secteur de la fabrication? Quels sont les enjeux sociaux? Pour nous, il s'agit de problèmes énormes et, comme nous ne savons pas sur quoi vos décisions se fondent, nous aimerions connaître votre point de vue à ce sujet.

Pendant que vous vous préparez à répondre à cette question assez vaste, j'aimerais vous poser quelques questions plus brèves. Monsieur le président, le CN compte un bon nombre d'employés qui y travaillent depuis déjà de nombreuses années et je me demande si les administrateurs ont mis à profit leur expérience lorsqu'ils ont établi leur plan d'avenir? Consultez-vous vos employés syndiqués? Est-ce que vous leur parlez de vos projets et de l'orientation de votre société?

[Texte]

The third part of this little question is: are you avoiding London? Is this one of your game plans, to avoid London by using your recently purchased Conrail line which runs south of London? Do you plan to just get rid of these, even though we have supported you for all these years? Do you want to forget us now, because you have grabbed up this line from the Americans and you do not give a damn about us? Mr. Chairman, those are just a few brief ones. CN and the City of London have had a rich tradition together. We think you are deserting the ship like a bunch of rats, and we would like to know—

**The Chairman:** Watch your language!

**Mr. Clifford:**—whether that is true or not. I will carry the message home immediately after I hear the answers.

**The Chairman:** We have to use Parliamentary language here.

**Mr. Clifford:** I am sorry about that. I will withdraw that “dirty rats” to “people”.

**The Chairman:** That is another reason we are going to get out of here by 6 p.m.

**Mr. Clifford:** You mean at 7 p.m.

**The Chairman:** Anyway, you got the drift of the message.

**Dr. LeClair:** Mr. Chairman, there is a major question and two subsidiaries, and I think no person is better able to answer that than Mr. Fletcher.

**Mr. Fletcher:** Mr. Chairman, London is not a small community dependent on some 500 railroad workers. It is a community with something in excess of 200,000 people and a fairly diverse employment base, sitting in the heart of what I would call God's country, since I am from very close to there.

**The Chairman:** We will not handle that one.

**Mr. Fletcher:** Specifically, we did not do an economic impact study on the lay-off of 83 people in London, on the employment effect in a community of 247,000. We do not see these lay-offs spilling over into plant shut-downs because none of the employees are using the materials that will not continue to be sourced from those plants. Although it is regrettable that we do have to have some lay-offs, I think a community of 247,000 people is able to absorb the shock of some 83 people, most of whom will continue to live in London, and will be on some kind of supplementary benefits or early retirement.

We have consulted on a regular basis, not necessarily with the individual employee on the line, but with his unions and with the representatives of those employees, on a number of issues.

[Traduction]

J'aimerais aussi savoir si le CN a l'intention de contourner London? Est-ce que c'est justement dans ce but que vous avez récemment acheté *Conrail line*, qui effectue le trajet au sud de London? Comptez-vous vous débarrasser des installations de London, malgré le fait que la ville vous a appuyé pendant toutes ces années? Est-ce que vous comptez maintenant nous reléguer aux oubliettes, tout simplement parce que vous vous êtes emparés de ce chemin de fer américain et que vous vous fichez royalement de nous? Monsieur le président, le CN et la municipalité de London collaborent depuis fort longtemps et nous avons maintenant l'impression que les gens du CN sont en train d'abandonner le navire comme des rats et c'est pourquoi je pose ces quelques brèves questions.

**Le président:** Attention à ce que vous dites!

**M. Clifford:** Nous aimerions savoir si ces rumeurs sont vraies ou fausses. Une fois qu'on m'aura répondu, je mettrai mes commettants au courant.

**Le président:** Je prierais les membres du comité d'utiliser un langage décent.

**M. Clifford:** Je m'excuse. Je retire l'expression comme de vilains rats.

**Le président:** C'est une autre raison pour laquelle nous devons lever la séance à 18 heures.

**M. Clifford:** Vous voulez dire 19 heures.

**Le président:** Enfin, vous avez compris ce que j'ai voulu dire.

**M. LeClair:** Monsieur le président, il y a une question principale, et deux questions secondaires, et je crois que M. Fletcher est l'homme tout désigné pour y répondre.

**M. Fletcher:** Monsieur le président, la ville de London n'est pas une petite agglomération où les quelque 500 emplois dans le domaine ferroviaire sont l'unique source de travail. Au contraire, il s'agit d'une ville dont la population dépasse 200,000 habitants, dont l'infrastructure est assez diversifiée et qui est en quelque sorte un petit paradis, surtout que je suis originaire de la région.

**Le président:** Assez dit.

**M. Fletcher:** Pour répondre à votre question, nous n'avons pas analysé les répercussions économiques de la mise à pied de 83 personnes sur la ville de London, agglomération comptant 247,000 habitants. Nous ne croyons pas que ces mises à pied entraîneront des fermetures d'usines, car nos fournisseurs actuels continueront de fournir notre atelier de London. Les mises à pied sont toujours regrettable, mais je crois qu'une ville de 247,000 habitants peut absorber l'arrivée d'environ 83 personnes sur le marché du travail, dont la plupart resteront sur place et continueront de jouir de prestations complémentaires ou d'une retraite anticipée.

Nous avons procédé à des consultations structurées et suivies, non pas nécessairement avec chacun des employés, mais plutôt avec les syndicats et les représentants des employés, afin de discuter d'un certain nombre de questions.



[Text]

• 1740

We have spent in the last three months a full day with the vice-presidents of the various unions. We have spent another full day with the 82 general chairmen representing CN employees across the system, sharing with them our current problems and our future plans. We certainly do get a lot of input from those representatives.

**Mr. Clifford:** I did not hear about the Conrail line. You are not avoiding that?

**Mr. Fletcher:** Would you ask the question again?

**Mr. Clifford:** You have the Conrail line. There is a lot of talk in London that you are going to use that to run big trains around London that you feel you cannot run through London.

**Mr. Fletcher:** We can run big trains through London. We cannot run big trains into London and stop them and start them again. We will be using the Conrail line for the purpose described in our Conrail application. It will become eventually our link between London and St. Thomas and Windsor. But that will not work to the detriment of any changes in London. We will still be operating our Windsor and Sarnia trains through London. The service for London itself will be improved or have no change.

**Mr. Clifford:** And you are prepared to come to London and meet all these people? By the way, there are a few more than 247,000 down there. You are prepared to meet these people and the mayor, who believes economic development of the city and the region is directly dependent on transportation services? Most studies say that, and you are telling me it is not true.

**Mr. Fletcher:** No, I am telling you, sir, that the service for London and district is not going to deteriorate, and in fact in some cases will be improved. As for meeting the community, the president already has a commitment and a date to meet with the mayor and his group on June 27.

**Mr. Clifford:** The major moves of the 16% of our labour force, which we desperately need in London and which you are taking away from us and putting into Toronto... we do not understand in our part of Ontario how they can do things better in Toronto. We feel it is already congested and screwed up, and here you are adding to that, and you are trying to tell me I have to tell all our employers and factory owners, etc., the service is going to be as good if they are doing it in Toronto?

**Mr. Fletcher:** Our experience has been, as we have consolidated from 800 agencies to 70 carload centres, and now it is 16 carload centres, that with each one of these consolidations we have been able to provide a superior level of service because of the information-processing capability within those centres.

[Translation]

Au cours des trois derniers mois, nous avons passé une journée entière avec les vice-présidents des divers syndicats. Nous avons consacré une autre journée entière à des entretiens avec les 82 présidents généraux représentant les employés du CN partout dans le réseau afin de discuter avec eux de nos problèmes actuels et de nos projets d'avenir. Or ces derniers interlocuteurs nous communiquent certainement beaucoup de choses.

**M. Clifford:** Je n'ai pas entendu parler de Conrail. Est-ce parce que vous voulez éviter ce sujet.

**M. Fletcher:** Auriez-vous l'obligeance de répéter votre question?

**M. Clifford:** Il existe une voie ferroviaire appelée Conrail. Or on parle beaucoup à London de la possibilité que vous permettiez aux trains importants de l'utiliser afin de faire contourner la ville aux trains que vous ne pouvez faire passer à travers la ville.

**M. Fletcher:** Nous pouvons faire traverser la ville aux grands trains. Ce que nous ne pouvons faire, c'est les faire arrêter à London puis repartir. Nous nous servirons de la voie de Conrail aux fins précisées dans notre demande. À la longue, ce corridor nous permettra d'assurer la liaison entre London, St-Thomas et Windsor. Toutefois, cela ne se fera pas aux dépens des services offerts à London. Nous continuerons en effet à faire passer les trains à destination de Windsor et Sarnia par le centre de London. Quant au service offert à London même, il sera soit amélioré ou demeurera le même.

**M. Clifford:** Etes-vous prêt à venir à London et à rencontrer tous ces gens? Il y en a un peu plus de 247,000 là-bas. Etes-vous prêt à rencontrer ces gens et le maire, qui croient en que le développement économique de la ville et de la région dépend directement des services de transports? En fait, c'est ce qu'affirment la plupart des études, même si vous n'êtes pas de cet avis.

**M. Fletcher:** Non, ce que je vous dis, c'est que le service à London et dans la région environnante ne va pas se détériorer et que même dans certains cas, il s'améliorera. Pour ce qui est de rencontrer la population, le président s'est déjà engagé à cet égard, il va donc rencontrer le maire et son groupe le 27 juin.

**M. Clifford:** La mutation de 16 p. 100 de nos effectifs, dont nous avons un besoin urgent à London, mais que vous nous enlevez et allez envoyer à Toronto nous paraît incompréhensible. Nous ne voyons vraiment pas comment on peut faire mieux à Toronto. La situation est déjà congestionnée et cahotique, et vous l'empirez encore tout en essayant de me dire que je devrais essayer de persuader nos employeurs et nos propriétaires d'usines que le service sera aussi bon même si les employés vont à Toronto?

**M. Fletcher:** Au fur et à mesure que nous avons regroupé 800 agences pour former 70 centres de wagons complets—maintenant nous sommes rendus à 16 centres—nous nous sommes rendu compte qu'à chacune des fusions, nous avons réussi à améliorer la qualité du service, grâce au traitement des données effectué dans ces centres.

## [Texte]

The transfers you are referring to about Toronto are not all 84. I think there are 17 in total.

**Mr. Clifford:** No, it is bigger than that. You have taken all inspection services out. You have taken 27 out of the carload centre alone.

**Mr. Fletcher:** But not all of them are transferring. They make up the difference between the transfers and the lay-offs. This is part of the continuing process.

**Mr. Angus:** Let me start with a parochial item. The City of Thunder Bay has been reviewing for many years now the whole question of road-rail conflicts. Most recently a report was done by the rail issues task force. That report has now gone to the council of the City of Thunder Bay, basically for a decision on what is to be done, if anything, with the CN lines that run through the community.

That council has established an ad hoc committee on transport to deal initially with that issue, but more importantly to develop a much closer working relationship among CN, CP, and the community for economic development, for specific issue-related things. Local officials at CN have indicated they are not prepared to participate in this committee because they feel—and I am paraphrasing—the work has been done and the answer is there, i.e., overpasses as opposed to some kind of shared usage of the CP corridor. They informed the city of this.

Dr. LeClair, I believe I wrote to you very recently, asking that that matter be reconsidered, that CN do participate with the ad hoc committee so there is a forum where CN is represented and to protect CN's interest, but also to provide for that communications link. Have you reconsidered that decision?

• 1745

**Dr. LeClair:** Mr. Fletcher.

**Mr. Fletcher:** CN was a very active member, in fact was the instigator, of the rail issues task force in Thunder Bay and we supported, both financially and with talent, the issues studied by that task force and the recommendations made by the task force.

If I understand the situation as it is today, that report has been received by the city but before they make a decision or reject that report they want to establish another ad hoc committee. Our position is that we would prefer them to consider the report, which they were part of in some measure, and let us know what their findings are on the basis of that report before we start another search and find effort through another ad hoc committee.

It would not be our intention in the longer term to turn our back on opportunities to work with the city in any way to solve these problems, but I think there is a normal sequence of events perhaps that should be followed.

**Mr. Angus:** Mr. Fletcher, the approach the City of Thunder Bay is now taking is that there have been the technical studies,

## [Traduction]

Pour ce qui est des mutations vers Toronto, il est loin d'y en avoir 84. Je crois que le total est de 17.

**M. Clifford:** Non, le nombre est plus élevé que cela. Vous avez retiré tous les services d'inspection, dont 27 postes des seuls centres des wagons complets.

**M. Fletcher:** Mais il n'y a pas mutation dans tous ces cas. On essaie de combler les différences entre les mutations et les renvois. Cela fait partie d'un processus continu.

**M. Angus:** J'aimerais commencer par vous poser une question très locale. La ville de Thunder Bay étudie depuis plusieurs années toute cette question des conflits rail-route. Récemment, un rapport a été publié par le groupe de travail chargé d'étudier les questions liées au transport ferroviaire. Le conseil de ville de Thunder Bay vient d'en être saisi, et il devra décider ce qu'il faut faire des voies du CN qui passent à travers la ville.

Le conseil a établi un groupe spécial chargé d'étudier les transports et surtout cette question, mais aussi et surtout d'établir des liens beaucoup plus étroits entre le CN, le CP et la collectivité en matière de développement économique et de questions économiques précises. Les cadres locaux du CN nous ont cependant laissé savoir qu'ils ne sont pas disposés à participer aux travaux de ce comité du fait qu'ils estiment que ce travail a déjà été effectué et qu'on dispose déjà de la réponse, c'est-à-dire la construction de viaducs plutôt que le partage des voies du CP. Ils en ont d'ailleurs avisé la ville.

Monsieur LeClair, je crois vous avoir écrit très récemment afin de vous demander de revenir sur cette question et de faire participer le CN aux travaux du comité spécial. Il serait ainsi représenté et capable de défendre ses intérêts tout en communiquant avec les autres groupes intéressés. Êtes-vous revenu sur cette décision?

**M. LeClair:** Monsieur Fletcher.

**M. Fletcher:** Le CN a participé très activement aux travaux du groupe de travail spécial mis sur pied à Thunder Bay, il a même été à son origine, et il lui a accordé de l'argent et la collaboration de membres talentueux. Nous avons été d'accord sur le choix des questions étudiées ainsi que sur les recommandations qui en ont découlé.

Si je comprends bien la situation actuelle, la ville a été saisie de ce rapport, mais avant d'en arriver à une décision, elle voudrait mettre sur pied un autre comité spécial. Or nous préférierions que la ville étudie le rapport dont elle dispose déjà, étant donné qu'elle a participé à sa préparation dans une certaine mesure, puis qu'elle nous laisse savoir ce qu'elle en pense, avant que nous ne nous mettions à créer un autre comité spécial.

A long terme, nous n'avons pas l'intention de refuser de travailler en collaboration avec la ville pour résoudre de tels problèmes, mais nous estimons qu'il est préférable de suivre la filière normale.

**M. Angus:** Monsieur Fletcher, aux dires de la ville de Thunder Bay, on dispose maintenant de données techniques



*[Text]*

that the information is there. In fairness, I think I should say that some people questioned the validity of some parts of the road-rail conflict component. We separate that out because there is also the loop track proposal as well.

They have decided to enter into a public participation phase because up until now it has been done in the committee rooms and the back rooms, so to speak. Now there is an opportunity for the residents of Thunder Bay, who ultimately are the ones who are going to pay part of the tab, directly through their property taxes or directly through their income taxes . . . but secondly because it has an effect on the shape of their city.

The ad hoc committee and council feel that can only be done properly if CN is represented there because, quite frankly, if CN is not there then CP is not going to be there.

I think there needs to be that participation in order to have a full, public, knowledgeable discussion because, quite frankly, if you are not there then by and large the point of view of the opponents of overpasses will become the dominant one. Nobody will be there to speak for the rail side and I think that is important for a balanced debate.

**Mr. Fletcher:** Sir, as you and I both know, there is a long history of rather fixed opinions on the part of some of the council of Thunder Bay as to the solution. The formation of the rail issues task force was an attempt to involve many levels of government and bring in the best expertise available within any of those levels: federal, provincial, municipal, the railways, the grain industry, the Harbour Board and so on. They did an awful lot of very good technical work and tried to stay away from the emotional or political implications of these deliberations and came up with a series of recommendations and submitted them as promised to the city and to the various participants.

We would like to see the city debate take place on the basis of the technical content of that report, not supplemented by another report, and we think the basis is there to do that.

**Mr. Angus:** I do not think though, Mr. Fletcher, the intention of the city is the production of another report.

**Mr. R.E. Lawless (President and Chief Operating Officer, Canadian National Railway Company):** That is what the ad hoc committee wants to do, though.

**Mr. Angus:** No, I sat with them a week ago Friday and we discussed this matter and they recognize that it is now in their bailiwick. They, as city council, have to make the decision. It cannot be done by federal politicians or by provincial politicians or by CN or CP. The decision has to be made initially by the council of the City of Thunder Bay, but before they make the decision they want to have an opportunity to hear from the

*[Translation]*

fournies grâce à ces études. Par souci de justice, je devrais peut-être aussi préciser que certaines personnes ont contesté la valeur de certains aspects ayant trait au conflit rail-route. Nous mentionnons cela parce qu'il y a en plus la proposition de boucle de sortie.

La ville a décidé de faire participer le public étant donné que jusqu'à maintenant, le travail s'est fait plus ou moins à huis clos, c'est-à-dire au sein du comité et d'autres bureaux. Les habitants de Thunder Bay peuvent donc maintenant participer à ce processus, surtout que ce seront eux qui paieront la note, par le truchement de l'impôt foncier ou de l'impôt sur le revenu. Ils méritent aussi de participer à ses travaux du fait que les décisions prises auront des répercussions sur l'avenir de leur ville.

Le comité spécial et le conseil estiment que le travail ne pourra se faire de façon satisfaisante que si le CN y participe, car si le CN n'est pas de la partie, le CP ne le sera pas non plus.

A mon avis, sa participation est nécessaire pour que les débats publics soient vraiment exhaustifs et se fondent sur une bonne connaissance du dossier. Honnêtement, si vous n'y êtes pas, alors le point de vue des adversaires de viaducs dominera la discussion. Personne ne sera là pour défendre le point de vue des services ferroviaires, et ce point de vue me paraît indispensable pour que les débats soient équilibrés.

**M. Fletcher:** Depuis longtemps, certains membres du conseil municipal de Thunder Bay ont des idées plutôt rigides sur les solutions envisagées. Si on a créé un groupe de travail chargé d'étudier les questions liées au service ferroviaire, c'est afin d'y faire participer les divers gouvernements et surtout leurs spécialistes les plus versés dans les chemins de fer, l'industrie ferroviaire, la Commission des ports nationaux etc. Il est d'ailleurs vrai que les spécialistes qui ont fait partie du groupe ont effectué beaucoup de travail technique et d'excellente qualité tout en s'efforçant d'éviter d'attiser les conflits ou d'aborder de front les conséquences politiques de leur travail. Le fruit de tout cela a été une série de recommandations soumises tel que promis à la ville et aux divers autres participants.

Nous aimerions que la discussion se fonde sur les données techniques de ce rapport et que ce dernier ne soit pas subordonné à un autre document, car nous estimons disposer déjà de ce qu'il faut là-dedans.

**M. Angus:** Cependant, monsieur Fletcher, je ne crois pas que l'intention du conseil municipal soit de produire un autre rapport.

**M. R.E. Lawless (président et chef de l'exploitation, Chemin de fer du Canadien National):** C'est cependant ce que le comité spécial veut faire.

**M. Angus:** Non, j'ai rencontré ses membres il y a une semaine vendredi, nous avons discuté de la question, et ils reconnaissent que la question relève dorénavant d'eux. En effet, c'est au conseil municipal qu'il revient de prendre la décision et non aux hommes politiques fédéraux ou provinciaux ni même aux représentants du CN et du CP. Il faut donc d'abord que le conseil municipal de Thunder Bay se prononce

[*Texte*]

community. Right now it has only been a very narrow focus of a few individuals making public comments; the community itself has not had an opportunity to review it.

The committee is saying, and I am saying today, that it is important to have CN and CP as participants in that ad hoc committee for the purposes of a public participation process, not to do another study. My understanding is that is not in the works. It is just to have it reviewed publicly and have CN and CP participate.

• 1750

**Mr. Fletcher:** Mr. Angus, it was our understanding that the proposal was indeed to produce another study that would evaluate the acceptability from many perspectives of the study produced by the rail issues task force. If indeed that perspective has changed and now the city is asking for our participation in a public process that we could make contributions to in the debate process, then we will review our situation. But that is contrary to the last information that we had.

**Mr. Angus:** In conclusion, Mr. Chairman, let me say that I will get back to Alderman David Hamilton, who is the chairman of that ad hoc committee, and perhaps get him in touch with you and we can then begin to work out that process.

Thank you very much.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Angus, for co-operating with the Chair. Mr. Gray.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** You have only four minutes left. We will remember that tonight perhaps.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Mr. Chairman, I have several questions, but I will try and zero in on one and I will try to be brief. But I would say before I start, gentlemen, that we talk about Moncton, we talk about Halifax, Winnipeg, Thunder Bay, London, Ontario and far be it for me to try to propose that the Gaspé is the most important part of our country, but 20 jobs at home is as important as 500 jobs anywhere else in the country in a major centre.

As I have stated before in front of the Transport Committee, like my padre at home said, everybody wants to go to heaven and nobody wants to die. I guess you fellows have that same problem with trying to rationalize your operations.

I would like to make allusion to something that has not been mentioned this afternoon. Bill C-97, which is the VIA Rail bill, and I will do a little preamble and I would appreciate the commentary of Dr. LeClair or anyone else on it. I would like to know the relations that you have with VIA presently, and of course I am talking about eastern Quebec, lower St. Lawrence, but across Canada also, in general terms.

[*Traduction*]

là-dessus, mais auparavant, il veut entendre l'avis des membres de sa collectivité. Or jusqu'à ce jour, seules quelques personnes se sont exprimées en public; la population au sens large n'a pas encore eu droit au chapitre.

Ce que dit donc le comité, et que je réitère aujourd'hui c'est qu'il est important de faire participer le CN et le CP aux travaux du comité spécial afin que le public puisse tirer parti de cette présence lors de sa propre participation, et non afin qu'on rédige encore une autre étude. Je crois savoir que ce n'est pas ce qu'on envisage. On veut tout simplement permettre un réexamen public auquel participeront le CN et le CP.

**M. Fletcher:** Monsieur Angus, nous croyons avoir compris qu'on voulait rédiger encore une autre étude, où l'on évaluerait les mérites de l'étude précédente, c'est-à-dire celle produite par le groupe de travail chargé d'étudier les questions ferroviaires. Si toutefois il s'avère que les choses ont changé et que la ville nous demande de participer à des audiences publiques, alors nous réexaminerons notre position. Je précise cependant que cela est contraire aux derniers renseignements qu'on nous a fournis.

**M. Angus:** En guise de conclusion, monsieur le président, je vais entrer de nouveau en contact avec l'échevin David Hamilton, qui est le président de ce comité spécial, et lui demander de vous joindre, après quoi nous pourrions peut-être résoudre cette question.

Merci beaucoup.

**Le président:** Merci, monsieur Angus, d'avoir collaboré avec le président. Monsieur Gray.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Il ne vous reste que quatre minutes. Peut-être nous en souviendrons-nous ce soir.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Monsieur le président, j'ai plusieurs questions à poser, mais j'essaierai de me limiter à l'une d'elles et d'être bref. Je n'ignore pas, messieurs, qu'il est question dans nos débats de Moncton, Halifax, Winnipeg, Thunder Bay et London, et je ne cherche nullement à diminuer l'importance de ces lieux ni à prétendre que la Gaspésie est la région la plus importante du pays, je tiens simplement à rappeler qu'une vingtaine d'emplois chez nous est aussi importante que 500 emplois dans les grands centres de notre pays.

Comme que je l'ai déjà dit devant le Comité des transports, à la suite de mon curé chez moi, tout le monde veut aller au ciel, mais personne ne veut mourir. Je crois que cela s'applique peut-être aussi à la rationalisation de votre exploitation.

J'aimerais aborder un sujet qui ne l'a pas encore été cet après-midi, il s'agit du projet de loi C-97, relatif à VIA Rail. Je ferai d'abord quelques remarques, après quoi je serai reconnaissant à M. LeClair ou à un autre témoin de me dire ce qu'il pense. J'aimerais aussi qu'on me parle de vos rapports avec VIA, et bien entendu, je songe à la région de l'est du



[Text]

The Minister has said for passenger service: Use it or lose it. You have agreements with VIA that they use your tracks and whatnot. We understand from Bill C-97 that for rural areas there must be in the vicinity, I believe, of a 40% cost recovery.

The point I am trying to make is that in your negotiations with VIA, if CN decides—and I use the example in my area—that it is not cost efficient, does that mean that you people, the CN, can add your extra costs onto VIA and blame VIA for closing down either a branch line or a secondary main line?

**Dr. LeClair:** Mr. Chairman, I am not so sure I understand. Could you please say it in a different way? You talk about branch line, main line, VIA costs, so I am not too sure exactly. Could you be a little bit more specific?

**Mr. Gray (Bonaventure—Iles-de-la-Madeleine):** Okay. Dr. LeClair, I guess the point I am trying to make is that CN is trying to become more cost efficient. VIA Rail, which we had before us this morning, are in the same process. Many times across the country I think ordinary Canadians, to coin a phrase, do not really know the difference between VIA and CN. But the more we work on the Transport Committee, we realize there is a difference between CN and VIA Rail. But if you gentlemen in your directorate decide that—I use the example of a branch line or a secondary main line, a line that is not in the main corridor between Quebec and Windsor—it is not to your advantage to keep this line open, are you in the position to pass your costs onto VIA and say to VIA, you either pay or we haul up the rails?

**Dr. LeClair:** Mr. Fletcher, I think, can answer that specific question.

**Mr. Fletcher:** Mr. Gray, first off, the VIA costs we can pass to VIA are only costs directly related to the VIA operation and they are very carefully audited by a third party.

The only situation that comes close to what I think you are describing in terms of a branch line is a situation we had between Hearst, Ontario and Nakina, Ontario where the total operation there consisted of a freight train twice a week and a passenger train three times a week.

Over a period of time, that freight traffic dried up completely. We withdrew all freight services because there was no demand for it and that left VIA holding the full cost of that sub-division.

At the same time as we did that, we made application to the CTC for abandonment so there would be a subsidy available if indeed it was deemed in the public interest to continue that operation. The CTC reviewed the case and issued a rather

[Translation]

Québec, au bassin du Saint-Laurent mais aussi au Canada tout entier.

Au sujet du transport des voyageurs, le ministre a dit qu'il fallait utiliser ce moyen de transport sous peine de le perdre. Vous avez signé des ententes avec VIA, en vertu desquelles la société peut, entre autres, se servir de vos voies ferroviaires. En outre, d'après le projet de loi C-97, dans les régions rurales, je crois qu'il doit y avoir environ 40 p. 100 de recouvrement de coûts.

Là où je veux en venir, c'est que par rapport à vos négociations avec VIA, si le CN est d'avis que ces services ne sont pas rentables, est-ce que cela veut dire que vous pouvez ajouter vos propres coûts à ceux de VIA puis rendre cette société responsable de l'abandon du service sur une voie secondaire ou sur une voie principale?

**LeClair:** Monsieur le président, je crois n'avoir pas très bien compris. Pouvez-vous dire cela en d'autres termes? Vous parlez d'une voie secondaire, une voie principale et des coûts de VIA, je ne suis pas très sûr de quoi il s'agit exactement. Pouvez-vous être un peu plus précis?

**M. Gray (Bonaventure—Iles-de-la-Madeleine):** Bien. Ce que je veux dire, c'est que le CN s'efforce de rationaliser ses coûts. Or, VIA Rail, qui a déjà témoigné devant nous ce matin, fait la même chose. J'ai remarqué à plusieurs reprises partout au Canada que les citoyens ordinaires ne voient pas vraiment la différence entre VIA et le CN. Toutefois, plus nous travaillons au Comité des transports, plus nous prenons conscience des différences entre ces deux sociétés. Enfin, pour revenir à la question, si vos services administratifs sont d'avis qu'il n'est pas rentable pour vous de maintenir le service sur une voie secondaire ou une voie principale secondaire, ailleurs que dans le corridor entre Québec et Windsor, allez-vous faire assumer vos coûts par VIA et lui demander de payer sous peine de lui refuser l'utilisation de vos voies?

**M. LeClair:** M. Fletcher pourra répondre à cette question, je crois.

**M. Fletcher:** Monsieur Gray, d'abord, nous ne transmettons à VIA que les coûts directement liés à l'exploitation de VIA, et ils font l'objet d'une vérification très soignée de la part de tiers.

La seule situation se rapprochant un peu à ce que vous venez d'évoquer, s'est présentée sur une voie secondaire assurant la liaison entre Hearst et Nakina en Ontario et utilisée seulement deux fois par semaine par un train de marchandises et trois fois par un train de voyageurs.

Après quelque temps, le transport des marchandises a fini par disparaître tout à fait. Nous l'avons arrêté parce qu'il ne répondait à aucune demande VIA a donc dû assumer tous les coûts d'exploitation de ce tronçon.

Au même moment, nous avons demandé à la Commission canadienne des transports l'autorisation d'abandonner le service afin qu'on nous accorde une subvention si l'on estimait qu'il était dans l'intérêt du public de le maintenir. La CCT a

[Texte]

quick decision, by normal practice, that said the services were no longer required. The line is closed now, and VIA is relieved of the cost as well. But the principle is that we can charge only those costs that are directly related to the passenger service, and our assessments of those costs are reviewed very carefully by the CTC before they are authorized.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** In a low traffic density area, since CN owns the tracks, I would assume that in terms of safety, security and maintenance, if you should decide to withdraw—and I make allusion always to Bill C-97—where there is a 40% cost recovery for VIA Rail in order to keep a passenger service, within the two-year required period to have 40% cost recovery CN could put the pressure on VIA to close down its operations anywhere in Canada.

**Mr. Y.H. Masse (Senior Vice-President for Financial Planning and Administration, Canadian National Railway Company):** Mr. Chairman, maybe I can make a comment. If you look at Bill C-90 as it is presently drafted, there are very specific conditions that will control the charging of costs to VIA. The first level of charges they will have to pay is the direct cost of operating the train, and the railway has to demonstrate that if the train operation ceases these costs will disappear immediately.

There is another category of costs that are variable and recognized under Posting Order R-6313 under the present arrangements. The proposed legislation says the railway will be able to earn a portion of it, still to be determined eventually, if the performance of the passenger train operation is adequate. So under the new legislation, I cannot envisage that CN could treat VIA in the manner you just described.

Now, of course, if the train operation disappears because, as outlined in the legislation, VIA does not meet the cost recovery characteristics as it is suggested they need to do and there is not enough traffic on the line to continue its existence, in the long term I think we are back in the same situation where that branch line will have to be reviewed on its own merits, given due regard for the service requirements for the freight customers on that line since that would be the only operation left.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** I have just one short one, Mr. Chairman.

**The Chairman:** We will end with you, because your 10 minutes end at 5.59 p.m.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Okay. I would like you gentlemen to assure us this afternoon that in Atlantic Canada, with the relation between VIA and CN as regards both freight and passenger services, we receive absolutely the same treatment as is received in the west. If I could use an extreme example, within two years if a certain portion of twin-tracking were not being used because of lowering grain prices, because of lack of use of a twin-track, I

[Traduction]

examiné le dossier et est assez rapidement arrivée à la conclusion que le service n'était plus nécessaire. Cette voie est donc maintenant fermée et VIA n'a plus à en assumer les frais. Mais le principe est que nous ne pouvons facturer à VIA que les coûts liés au transport des passagers, et nos évaluations de ces frais font l'objet d'un réexamen très attentif de la part de la CCT avant d'être autorisées.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Dans une région où le trafic est faible, étant donné que c'est le CN qui possède les rails, je suppose que pour ce qui est de la sécurité et de l'entretien, si vous décidiez d'abandonner le service, par suite du projet de loi C-97, VIA Rail est tenue de recouvrer 40 p. 100 des coûts afin de conserver le service passagers. Cependant, pendant la période réglementaire de deux ans qui lui est accordée pour faire cela, le CN peut toujours exercer des pressions sur VIA pour qu'elle mette fin à son exploitation de voies où que ce soit au Canada.

**M. Y.H. Masse (vice-président supérieur, planification financière et administration, Société des chemins de fer Nationaux du Canada):** Monsieur le président, si vous permettez, j'aimerais intervenir ici. Si vous vous reportez au libellé actuel du projet de loi C-90, vous y verrez des conditions très précises gouvernant la facturation des coûts à VIA. En premier lieu, VIA devra payer les frais directement liés à l'exploitation du train, et la société devra prouver que si l'on met fin à ce service ferroviaire, les coûts disparaîtront immédiatement.

Il y a une autre catégorie de frais, variables ceux-là et reconnus en vertu du règlement R-6313. Le projet de loi précise que la société de chemins de fer pourra gagner une partie de ces frais, encore à établir, si le service de transport des passagers est suffisamment rentable. Donc en vertu de la nouvelle loi, je ne vois pas comment le CN peut traiter VIA de la façon dont vous venez de parler.

Bien entendu, si comme cela est précisé dans la loi, le service ferroviaire est abandonné parce que VIA ne recouvre pas suffisamment ses frais et que la demande du service ne soit pas assez forte pour justifier son maintien, à long terme, nous nous retrouvons dans la même situation que celle où l'on examine la justification d'une voie secondaire. Dans ce dernier cas, il faut réexaminer ce qui se passe par rapport à chaque voie secondaire et tenir compte des besoins des clients du service de transport de marchandises, puisque ce seraient les seuls services encore offerts.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Seulement une autre brève question, monsieur le président.

**Le président:** Ce sera votre dernière question car vos 10 minutes se terminent à 17h59.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Bien. Messieurs, j'aimerais que vous me donniez l'assurance que la région de l'Atlantique sera traitée sur le même pied que l'Ouest canadien pour ce qui est des rapports entre VIA et le CN, en matière de transport des marchandises et des passagers. Si vous me permettez de recourir à un exemple un peu extrême, d'ici deux ans, si on ne se sert pas de certaines doubles voies à cause de la chute du prix des céréales, je



[Text]

assume they would not yank up the track as they would not in Atlantic Canada.

**Mr. Y. Masse:** There is no question about it.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Thank you.

**The Chairman:** Mr. Gray, obviously this is a very good time to stop and take a pause that refreshes. As the first person at 7.30 p.m., I have Mr. Robichaud, followed by Mr. Taylor and Mr. Reid. They are the first of the first round, but then we will start the second round. So we are back in the same room at 7.30 p.m.

This committee stands adjourned until 7.30 p.m.

## EVENING SITTING

• 1931

**The Chairman:** Order.

Mr. Taylor.

**Mr. Taylor:** First of all, I would like to commend you on the show you put on. I think that presents a very excellent picture, and the people in Canada who see that will be pleased. There is a contention across the country that Crown corporations are wasting money, have no concern for the general public, have no concern for employees, and that picture I think tells a wonderful story that could well be worthy of any free enterpriser. You have doubled the production and cut the employees in half. So that is a pretty wonderful thing.

In answer to one of the other questions you mentioned that in 1957, I believe it was, there was \$3,700 in payroll, and that jumped to \$82,000 in 1985.

**Dr. LeClair:** May I make a correction? I think, or at least I hope, I said the average employee salary in 1957 was \$3,700, and it was \$38,000 in 1985.

I am told here there is a little variation between what you see in the annual report and the figures I had from the comptroller. Let us say it was between \$34,000 and \$38,000 in 1985.

**Mr. Taylor:** What about the service to the general public? That shows how you are trying to share the profits with employees; but what about the general public? Was there an increase in shipping charges? What is the ratio of the shipping charges between 1957 and 1985?

**Dr. LeClair:** Mr. Chairman, could I ask the senior vice-president of marketing to answer that question about pricing, Mr. Morin?

**Mr. Y. Masse:** Mr. Chairman, I could make a comment on this on this one. I think you would find if you looked at the pricing we obtained over the years that the average rate of increase was under inflation. So I think you would find particularly that the improvement in productivity we have gained was also passed on into lower freight rates for the sake of the Canadian economy than would otherwise have been had we not obtained that improvement in productivity.

[Translation]

suppose qu'on n'enlèvera pas ces voies, et qu'on ne ferai pas cela non plus dans la région de l'Atlantique.

**M. Y.H. Masse:** Sans aucun doute.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Merci.

**Le président:** Monsieur Gray, le moment est manifestement bien choisi pour faire une pause. Le premier membre du comité qui interviendra à 19h30 sera M. Robichaud, suivi de M. Taylor et de M. Reid. Ils seront donc les premiers au premier tour, après quoi nous passerons au second tour. Nous serons donc de retour ici à 19h30.

La séance est levée jusqu'à 19h30.

## SÉANCE DU SOIR

**Le président:** À l'ordre.

M. Taylor.

**M. Taylor:** Tout d'abord, j'aimerais vous féliciter pour votre performance. C'est vraiment quelque chose, et la population canadienne sera heureuse de voir cela. Certains ont prétendu que les sociétés de la Couronne gaspillent de l'argent, ne se préoccupent pas de l'intérêt de la population, n'ont aucun égard pour les employés, et votre rendement a de quoi faire l'orgueil de tout entrepreneur du secteur privé. Vous avez doublé la production et réduit vos effectifs de moitié. C'est merveilleux.

En réponse à une question qu'on vous a posée, vous avez dit qu'en 1957, je crois, les salaires versés s'élevaient à 3,700\$, et qu'en 1985, ils étaient de 82,000\$.

**M. LeClair:** Puis-je faire une mise au point? Je pense, ou du moins j'espère que j'ai dit que le salaire moyen d'un employé en 1957 était de 3,700\$, et qu'il était de 38,000\$, en 1985.

On me dit qu'il y a une petite différence entre ce que vous voyez dans le rapport annuel et les chiffres que j'ai obtenus du contrôleur. Disons que le salaire moyen en 1985 se situait entre 34,000\$ et 38,000\$.

**M. Taylor:** Mais qu'en est-il des services au grand public? Les chiffres montrent comment vous essayez de partager les bénéfices avec les employés; mais qu'en est-il des services au grand public? Les frais d'expédition ont-ils augmenté? Comment se compare le fret en 1957 et en 1985?

**M. LeClair:** Monsieur le président, pourrais-je demander à M. Morin, vice-président principal de la commercialisation, de répondre à cette question?

**M. Y. Masse:** Monsieur le président, j'aurais un commentaire à faire là-dessus. Si vous regardez nos tarifs au fil des années, vous verrez que le taux moyen d'augmentation est inférieur au taux de l'inflation. Vous verrez en particulier que l'accroissement de notre productivités est traduit par une baisse de nos tarifs, et ce pour le plus grand bien de l'économie canadienne.

[*Texte*]

**Mr. Taylor:** That was the answer to another question Mr. Benjamin asked as to what the people got from it. Did they get better rates across the country?

**Mr. W.H. Morin (Senior Vice-President, Marketing, Canadian National Railway Company):** For the past decade the rate of our rate increases has been about 65% of the rate of inflation. The only thing that changed that was in fact when the WGTA was introduced. That helped correct some of that. But it has been about 65% of the inflation rate. Most of that, as Mr. Masse has said, has been passed on in rate reductions or lower rate increases.

• 1935

**Mr. Taylor:** Thank you very much.

Do you have the amount of money CNR owes to the Government of Canada at present?

**Dr. LeClair:** Yes, the remaining debt is in the vicinity of \$220 million, out of a total debt of \$3.5 billion.

Is that correct, Mr. Masse—in the vicinity of, approximately?

**Mr. Y. Masse:** It does appear in the annual report exactly. It is in that order.

**Dr. LeClair:** We can give you the exact figures.

**The Chairman:** That \$3.5 billion does not include the two previous recapitalizations?

**Dr. LeClair:** This is what we owe now—

**The Chairman:** Now.

**Dr. LeClair:** There is a major difference here. We used to owe that much to the Government of Canada and the recaps meant just changing the column from debt to equity. That is not the case any more. We owe this to a third party now, to investors throughout the world, so a recap of that nature would not be possible any more. The money would have to be put in.

**Mr. Y. Masse:** As appeared on the financial statements, that debt was exactly \$204.7 million at the end of 1985.

**Mr. Taylor:** So you are gradually becoming debt free? You are getting close to it?

**Dr. LeClair:** Debt free? No, as a matter of fact our major problem is that we are getting overburdened with debt. Debt free vis-à-vis the government at \$203 million, but our debt of \$3.5 billion is money that we owe and it is costing us \$400 million a year in interest.

**Mr. Taylor:** Oh, I had better get this straight then. You owe \$3.5 billion—

**Dr. LeClair:** Total.

**Mr. Taylor:** —and you are paying \$220 million?

[*Traduction*]

**M. Taylor:** Cela répond à une autre question qu'a posée M. Benjamin pour savoir quel bénéfice en avait tiré la population. Les Canadiens ont-ils bénéficié de tarifs plus intéressants?

**M. W. H. Morin (vice-président principal, commercialisation, Société des chemins de fer Nationaux du Canada):** Au cours de la dernière décennie, le taux d'augmentation de nos tarifs s'est établi à environ 65 p. 100 de celui du taux de l'inflation. La Loi sur le transport du grain de l'Ouest est la seule chose qui a perturbé cela. Cette loi a permis de corriger un peu la situation. Mais la hausse de nos tarifs a été d'environ 65 p. 100 celle du taux de l'inflation. Comme M. Masse l'a dit, cela s'est traduit par des réductions de tarif ou des augmentations plus faibles.

**M. Taylor:** Merci beaucoup.

Savez-vous combien le CN doit au gouvernement du Canada à l'heure actuelle?

**M. LeClair:** Oui, la dette s'élève à environ 220 millions de dollars, sur un total de 3,5 milliards.

Est-ce bien cela, monsieur Masse, en gros?

**M. Y. Masse:** Le chiffre exact paraît dans le rapport annuel. Il est de cet ordre-là.

**M. LeClair:** Nous pouvons vous donner les chiffres exacts.

**Le président:** Ces 3,5 milliards de dollars ne comprennent pas les deux refontes de capital antérieures?

**M. LeClair:** C'est ce que nous devons maintenant . . .

**Le président:** Maintenant.

**M. LeClair:** Il y a une différence majeure ici. Nous devons ce montant au gouvernement du Canada, et avec les refontes de capital, la dette s'est transformée en actif. Ce n'est plus le cas maintenant. Ce que nous devons aujourd'hui, nous le devons à une tierce partie, à des investisseurs de partout dans le monde, de sorte qu'une refonte de capital de ce genre ne serait plus possible. Il faut de l'argent pour rembourser la dette.

**M. Y. Masse:** Comme le montrent nos états financiers, notre dette, à la fin de 1985, était de 204,7 millions de dollars exactement.

**M. Taylor:** Vous êtes en train de liquider graduellement vos dettes? Vous n'aurez bientôt plus de dettes?

**M. LeClair:** Plus de dettes? Non, pas vraiment, en fait, notre gros problème, c'est que nous avons trop de dettes. Nous devons au gouvernement 203 millions de dollars, mais notre dette de 3,5 milliards de dollars nous coûte 400 millions de dollars par année en intérêts.

**M. Taylor:** Je veux m'assurer de bien comprendre. Vous devez 3,5 milliards de dollars . . .

**M. LeClair:** Au total.

**M. Taylor:** . . . et vous devez rembourser 220 millions de dollars?



[Text]

**Dr. LeClair:** No, this is the debt. We are paying 8% to the government on that government debt.

**Mr. Taylor:** On \$3.5 billion?

**Dr. LeClair:** No, I am sorry.

**The Chairman:** Of the \$3.5 billion, \$203 million is owed to the government.

**Mr. Taylor:** Oh, out of that.

**The Chairman:** And on the \$3.5 billion, as I understand your evidence, you are paying over \$400 million in interest?

**Dr. LeClair:** The government debt of \$203 million is at 8%, but some of our debt is as high as 16%.

**Mr. Taylor:** So there is good reason why you should be trying to cut your costs and pay your debts.

**Dr. LeClair:** This brings another issue. Frankly, we are asked to do the impossible, and that is to finance major capital expansion, the pay-off of which is 25 years in advance, by the debt route alone. No other corporation can ever do that. You cannot finance expansion only by debt. Normally you do it partly by debt and a lot of it by equity. Since we do not have equity, all of it is the debt route, and that is what is crippling us because of the interest we have to pay.

**Mr. Taylor:** Can you see your way out of this?

**Dr. LeClair:** Yes. That is a long answer. I do not know whether or not the chairman wants us to get involved with that one, but if you do then we will.

**Mr. Taylor:** Well, I only have 10 minutes, so I guess maybe—

**Dr. LeClair:** I will leave that up to the Chair, whether you want us to list the things we were looking—

**The Chairman:** We would take it off Mr. Taylor's—

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Mr. Chairman, could I ask a supplementary to that without taking time from Mr. Taylor?

**The Chairman:** Then could we get some type of answer?

**Mr. Reid:** When your turn comes around, Mr. Gray.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Dr. LeClair and officials, if we could throw it out, CN saw fit that it was not profitable to be in CN Route if you were losing money, so we sold off that part. There was a partial recommendation for the government in *Freedom to Move* to look at the partial or entire privatization of CN and other Crown corporations. I wonder if the officials in their answer would be interested in commenting on perhaps if everything is a losing proposition then we could turn it all out to private enterprise?

**The Chairman:** Mr. Gray, this is our fifth meeting today in terms of normal meetings and I can see other problems later

[Translation]

**M. LeClair:** Non, c'est le montant de la dette. Nous payons au gouvernement 8 p. 100 de ce que nous lui devons.

**M. Taylor:** 8 p. 100 de 3,5 milliards de dollars?

**M. LeClair:** Non, je m'excuse.

**Le président:** Sur les 3,5 milliards de dollars, vous en devez 203 millions au gouvernement.

**M. Taylor:** Ah bon.

**Le président:** Et vos 3,5 milliards de dollars de dettes, si je comprends bien, vous coûtent plus de 400 millions de dollars en intérêts?

**M. LeClair:** Les 203 millions de dollars que nous devons au gouvernement coûtent 8 p. 100 d'intérêt, mais une partie de notre dette coûte aussi cher que 16 p. 100.

**M. Taylor:** Vous avez donc de bonnes raisons de vouloir réduire vos coûts et rembourser vos dettes.

**M. LeClair:** Cela soulève une autre question. Franchement, ce qu'on nous demande de faire est impossible: financer par endettement nos principaux projets d'immobilisations qui ne rapporteront pas avant 25 ans. Aucune société ne peut réussir à faire cela. Il est impossible de financer son expansion uniquement par endettement. D'habitude, l'expansion se réalise en partie par endettement, et beaucoup par mise de fonds. Étant donné que nous n'avons pas d'argent, nous nous endettons, et les taux d'intérêt que nous devons payer nous paralysent.

**M. Taylor:** Y a-t-il une solution?

**M. LeClair:** Oui. C'est long à expliquer. Je ne sais pas si le président veut que nous vous expliquions, mais nous sommes prêts à le faire.

**M. Taylor:** Je n'ai que 10 minutes, alors peut-être que . . .

**M. LeClair:** Je vais laisser au président le soin de décider s'il veut que nous vous expliquions les solutions que . . .

**Le président:** Nous prendrions cela sur le temps de M. Taylor . . .

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Monsieur le président, pourrais-je poser une question supplémentaire sans pénaliser M. Taylor?

**Le président:** Est-ce qu'on peut nous donner une réponse, alors?

**M. Reid:** À votre tour, monsieur Gray.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Il faut le dire, le CN a jugé qu'il ne valait pas la peine de suivre la voie CN si l'on perdait de l'argent, et nous en avons donc vendu une partie. Dans le document «Allez sans entraves», il était recommandé que le gouvernement examine la possibilité de privatiser en tout ou en partie le CN et d'autres sociétés de la Couronne. Les fonctionnaires pourraient-ils nous dire, dans leur réponse, ce qu'ils pensent de l'idée de tout céder à l'entreprise privée si nous n'avons rien à gagner?

**Le président:** Monsieur Gray, aujourd'hui, c'est notre cinquième réunion, et nous aurons d'autres problèmes plus tard

[Texte]

on in the night unless we get through this item. For you to throw that in under some type of pretentious point of order, or even more false supplementary, is absolutely out of order.

But I would like Dr. LeClair to answer Mr. Taylor and we will not take it off his time or Mr. Gray's intervention.

While you are answering, would you answer in part perhaps that with your debt, as I understand it, of \$3.5 billion . . . that is a ratio of debt:equity of 50% type of thing?

• 1940

**Dr. LeClair:** Approximately.

**The Chairman:** Again, since we have used comparisons here, how does that compare with other railways and the CPR?

**Dr. LeClair:** Let me just go back a bit. In 1978, at the last recap, we were supposed to keep our debt:equity ratio around 35% to 38%. That was the undertaking we did at that time for the conversion of that equity. Since then a lot of things have happened; we can give you the list, Mr. Chairman. A lot of things have happened that explain why we have not been able to do that.

Part of this is what we call "imposed public duty". If you look at the cost of TerraTransport, for example, over the years, with interest . . . we mentioned before the imposed public duty of having to stay in Express and Route was in the order of \$400 million, and the cost of staying in TerraTransport is \$248 million since 1978, and I have not taken into account there the compound interest of this.

There are other factors that have been involved in this: the pre-WGTA grain losses, the VIA losses, and so forth.

But I think your question was what would we like to do? How do you get out of this dilemma? I think the number one is really compensation for imposed public duty; and the one that really stands out there would be TerraTransport.

**Mr. Taylor:** And that would come to *Freedom to Move*.

**Dr. LeClair:** Yes, that would accompany *Freedom to Move*.

**The Chairman:** That part of our report . . . you would have liked that.

**Dr. LeClair:** Yes, we did, Mr. Chairman.

**The Chairman:** There are other parts I know you are a little concerned about.

**Dr. LeClair:** By and large we like that.

There are other things we could look at; the transfer of the Newfoundland dockyard to CN Marine, for example, because this is something that we have very little reason still to be in—

[Traduction]

ce soir, si nous n'en terminons pas avec ce point de notre ordre du jour. Je trouve cela tout à fait inacceptable que vous invoquiez le règlement ou que vous posiez une question supplémentaire qui n'en n'est pas une.

Mais j'aimerais que M. LeClair réponde à la question de M. Taylor, et le temps que cela prendra ne sera pas retranché de son temps, pas plus que l'intervention de M. Gray.

Dans votre réponse, j'aimerais que vous nous expliquiez que votre dette de 3,5 milliards de dollars, d'après ce que je peux comprendre . . . c'est un ratio d'endettement de 50 p. 100, ou quelque chose du genre?

**M. LeClair:** À peu près.

**Le président:** Encore une fois, étant donné que nous avons établi des analogies, comment ce service se situe-t-il par rapport aux autres chemins de fer et le CP?

**M. LeClair:** J'aimerais d'abord revenir en arrière. En 1978, lors du dernier examen, nous étions censés maintenant notre ratio d'endettement à 35 ou 38 p. 100. C'est ce à quoi nous nous sommes engagés. Depuis lors cependant, beaucoup de choses se sont produites, et nous pouvons vous en fournir la liste, monsieur le président. Bon nombre de choses peuvent donc expliquer pourquoi nous n'avons pas été en mesure de respecter ce ratio.

Il faut d'abord mentionner ce que nous appelons notre obligation publique. Si vous regardez les coûts liés au fonctionnement de TerraTransport au fil des années, par exemple, y compris l'intérêt . . . Nous avons mentionné notre obligation publique, qui nous obligeait à maintenir des services express et des services routiers de 400\$ millions. En outre, le maintien de notre participation à TerraTransport nous a coûté 248 millions de dollars depuis 1978, et je n'ai même pas comptabilisé ici l'intérêt composé.

Il y a aussi d'autres facteurs à prendre en compte: les pertes tenant aux céréales avant l'entrée en vigueur de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, les pertes de VIA, etc.

Cependant, je crois que vous nous avez demandé ce que nous voulions faire et comment on pouvait s'extirper de ce dilemme. Et bien je crois d'abord qu'il faut nous indemniser parce que nous nous sommes conformés à cette obligation publique imposée, surtout dans le cas de TerraTransport.

**M. Taylor:** Ce qui nous ramène à «aller sans entraves».

**M. LeClair:** Oui, cela irait de pair avec cela.

**Le président:** Je crois que vous auriez aimé cette partie de notre rapport.

**M. LeClair:** Oui, monsieur le président.

**Le président:** Je crois cependant savoir que d'autres parties de ce document vous préoccupent un peu.

**M. LeClair:** Dans l'ensemble, nous y sommes favorables.

Il y a d'autres choses que nous pourrions envisager; le transfert du chantier naval de Terre-Neuve à CN Marine, par exemple, car nous n'avons vraiment aucune raison de nous



[Text]

a dockyard. CN Marine was transferred, but the dockyard stayed with us. So that is one.

**The Chairman:** What is the cost of that?

**Dr. LeClair:** The cost of that is about \$3 million a year in operation, but there is a \$24 million investment we have in there which we put in for the privilege of losing \$3 million a year.

Another thing that might be looked at—and this is under discussion, obviously—is the notion of a flexible dividend, for example. By law we have to pay 20% of our net income to the government. During the recession of 1982, when we lost \$223 million, that year we had to give a cheque of close to \$40 million for the income of the previous year. No private company would do that. You would declare your dividends according to your problems of the day. We have no flexibility; we have to; and by law it is 20% or more. We might be looking at some kind of relief, moratorium, on the interest we owe the government, for example.

But the main thrust of what we have to do is the sort of thing you have been hearing about all afternoon: the initiatives, the bringing our work force and our plant down to what they should be according to the work we have to do. If we were allowed to do that—some freedom in those special initiatives—then we would be okay. Not only will we be okay; we will start repaying our debt by 1990. We will be back to a profitable corporation with a decent ROI, a decent return, and we will start paying our debt in 1990.

**Mr. Taylor:** Thank you very much. I appreciate that information.

That leads me to my last question. We were losing \$400 million through the trucking operation, and you are trying to sell that. Now I understand from some of the questions that they want to put conditions on that sale that no potential responsible buyer would ever assume.

When I bought a business, the chap said, well, now, you will keep all these employees, will you? I said if they cut the mustard I might; it depends on what kind of service they give. So I would not assume the business. I bought the business. It was mine. I ran it then.

I just cannot see this idea of imposing conditions on a purchaser. I think if we do that, we are going to lose a lot of good purchasers and we are going to continue to lose \$400 million a year.

Would that be your assessment?

• 1945

**Dr. LeClair:** Mr. Chairman, that is music to our ears. That is what we were trying to impart this afternoon; that this is delicate. Obviously the new owners have to buy something which is going to be profitable; otherwise why would they buy

[Translation]

engager dans ce secteur. Je sais bien que CN Marine a changé de main, mais les chantiers navals sont restés chez nous. Voilà pour commencer.

**Le président:** Combien cela coûterait-il?

**M. LeClair:** Les frais d'exploitation atteignent environ 3 millions de dollars par année mais en plus, nous avons investi 24 millions de dollars, tout simplement contre le privilège d'encaisser des pertes de 3 millions de dollars par année.

A part cela, on peut toujours envisager un dividende variable, par exemple, et cela fait d'ailleurs l'objet de discussions. La loi nous oblige à payer 20 p. 100 de nos revenus nets au gouvernement. Or au creux de la récession, en 1982, année où nous avons accusé une perte de 223 millions de dollars, il nous a fallu remettre un chèque de près de 40 millions de dollars correspondant aux revenus de l'année précédente. Aucune entreprise privée ne ferait cela, car elle déclarerait ses dividendes en fonction de ses problèmes de l'heure. Cependant chez nous, il n'y a aucune souplesse, nous sommes tenus de remettre 25 p. 100 ou encore plus. Nous pourrions peut-être donc envisager une espèce de moratoire sur les intérêts à payer au gouvernement, par exemple.

Cela dit, la principale initiative que nous devons prendre a déjà été mentionnée tout l'après-midi: il s'agirait de réduire nos effectifs et nos installations de telle sorte qu'ils correspondent au travail qui s'offre à nous. Si l'on nous accordait une certaine liberté pour ces initiatives spéciales, alors tout irait bien. J'irais même jusqu'à dire que nous pourrions recommencer à rembourser notre dette d'ici 1990. Nos opérations seront en effet redevenues rentables, et nous recommencerons à rembourser notre dette en 1990.

**M. Taylor:** Merci beaucoup. Je vous suis très reconnaissant de ces renseignements.

J'en arrive maintenant à ma dernière question. L'entreprise de camionnage nous a fait perdre 400 millions de dollars, et vous cherchez encore à la vendre. Or à en juger d'après certaines des questions posées, la vente s'assortirait de conditions telles qu'aucun acheteur ne pourrait les accepter.

Lorsque j'ai acheté une entreprise, celui qui me l'a vendue m'avait demandé de m'engager à conserver tous les employés. Je lui ai répondu que s'ils faisaient l'affaire, j'allais les conserver; cela dépendait tout simplement du service qu'ils allaient offrir. Je ne m'engageais donc pas à reprendre à mon compte tout ce qui avait été fait avant. J'ai acheté l'entreprise, c'était la mienne, et j'ai commencé à l'administrer.

Je ne puis concevoir qu'on impose des conditions à un acheteur. Si nous le faisons, je crois que nous allons perdre beaucoup d'acquéreurs éventuels et allons continuer à accuser des pertes de 400 millions de dollars par année.

Etes-vous de cet avis?

**Dr. LeClair:** Monsieur le président, cela fait vraiment plaisir à entendre. C'est justement ce que nous avons essayé de faire valoir cet après-midi, c'est-à-dire qu'il s'agit d'une situation délicate. En fait, il est manifeste qu'il faudra que les acqué-

## [Texte]

it. I think we were trying to be as honest and open as we could that—and I used the word significant—a significant number of people would probably lose their jobs. We do not know exactly how many, but otherwise they will not buy it and we are still left with something that will lose \$40 to \$50 million a year, and there is no way we can make it there. The problem is that you can say, “Well, somebody else can make it; why cannot you?”, and that is a long story.

**Mr. Taylor:** Yes. I guess my time is up. I have one or two more in the next round.

**The Chairman:** Okay, you have been very good. We will move on, but you did not really come back, Dr. LeClair, to the part of the question of Mr. Taylor on how your debt-equity ratio at 50% compares to some of the other railways of the world, the railways of Canada and North America.

**Dr. LeClair:** It may take me a while, maybe somebody has that. It is in the 35 to 40 range.

**Mr. Y. Masse:** I can comment to that, Mr. Chairman. In the United States, under the Staggers Rail Act, the U.S. railways have successfully brought their debt-equity ratio from the low 40s to around 27 at the end of 1985, whereas because of all the restrictions that we have been having in the conduct of affairs, as indicated by our chairman, our debt-equity ratio has kept increasing and our level of debt has reached an unbearable level.

**The Chairman:** Well, just on that, before I call upon Mr. Robichaud and then Mr. Reid—this is still the first round in effect . . .

I think today, for all the other times that I have been a member of this committee when the CN has appeared, I think we have had a lot more hard evidence and some interesting information that, frankly, perhaps should have been more in the public domain than before, as Mr. Taylor said, to educate members and educate the public. Along that line, because of the *Freedom to Move* and the public-imposed duties—you have listed two or three here tonight in answer to Mr. Taylor—I wonder if there is even more that you would set out, either verbally or on a piece of paper, to help the dilemma of the CN, which is finding itself overburdened with debt.

**Dr. LeClair:** Well, Mr. Chairman, I think when we mentioned Terra Transport and the whole complex of routes, we have mentioned the two most obvious ones. There is a third one, but that one is controversial. That is, what if we are compensated for our cost in VIA because that is a problem to us? Even if we were, we have 85% of their traffic and our

## [Traduction]

reurs prennent possession de quelque chose de rentable, autrement, pourquoi l'achèteraient-ils? Je crois que nous avons essayé d'être aussi honnêtes et ouverts que possible lorsque nous avons dit qu'un nombre peut-être assez élevé de gens perdraient leur emploi. Nous ne savons pas au juste combien mais autrement, les acquéreurs éventuels ne seraient pas intéressés, et nous nous retrouverions avec une entreprise déficitaire sur les bras et qui perdrait entre 40 et 50 millions de dollars par année. Il ne fait aucun doute que nous ne saurions tirer notre épingle du jeu de cette façon. Le problème c'est qu'on peut toujours dire, eh bien, étant donné que quelqu'un d'autre a réussi, pourquoi pas vous, mais cela c'est une autre histoire.

**M. Taylor:** Oui. Je crois que mon temps de parole est écoulé. J'aimerais donc qu'on m'inscrive au prochain tour car il me reste une ou deux questions à poser.

**Le président:** Bien, vous avez été très respectueux des limites du temps de parole. Nous allons poursuivre mais auparavant, monsieur LeClair, vous n'avez pas vraiment répondu à la question de M. Taylor au sujet du ratio d'endettement. Vous n'avez pas dit en quoi cette proportion de 50 p. 100 se compare à celle des autres services ferroviaires du monde, ni en particulier à ceux du Canada et de l'Amérique du Nord.

**M. LeClair:** Je n'ai pas le renseignement en main, il faudra peut-être quelques minutes, à moins que quelqu'un ne sache cela. Quoi qu'il en soit, ce rapport s'échelonne entre 35 et 40 p. 100.

**M. Y. Masse:** Si vous permettez, monsieur le président, j'aimerais intervenir là-dessus. Aux États-Unis, en vertu de la loi Staggers Rail Act, les chemins de fer américains ont réussi à ramener le ratio d'endettement de 40 à environ 27 p. 100 à la fin de 1985 tandis que chez nous, notre ratio n'a fait qu'augmenter, et notre passif a atteint des niveaux inacceptables étant donné toutes les restrictions auxquelles nous sommes assujettis.

**Le président:** Eh bien, à ce sujet, avant d'accorder la parole à M. Robichaud puis à M. Reid, car nous en sommes toujours au premier tour . . .

Je crois qu'aujourd'hui, par rapport à toutes les autres fois où j'ai entendu le témoignage du CN devant notre comité, on nous a communiqué beaucoup plus de données concrètes et de renseignements intéressants; je crois même que ces renseignements devraient être rendus publics. Comme M. Taylor l'a dit, cela permettrait de le mettre au courant et de l'éduquer. Dans un même ordre d'idées, à cause du document «Aller sans entraves» et de l'obligation publique qui vous est imposée, et que vous avez mentionnées en réponse à la question de M. Taylor, je me demande s'il y aurait lieu d'en savoir encore davantage pour résoudre les problèmes du CN, c'est-à-dire réduire sa dette.

**M. LeClair:** Eh bien, monsieur le président, les cas de Terra Transport et des services routiers constituent les deux exemples les plus frappants. Il y en a bien un troisième, mais celui-là suscite un peu trop la controverse. Il s'agit de l'indemnisation possible de nos coûts liés aux opérations de VIA étant donné que cela nous cause un problème. Qu'arriverait-il? Et bien,



[Text]

competitor only has 15% of their traffic. That means that there is a significant opportunity loss there. You have to give first priority to passenger service. If we are asked to give a very, very efficient service, we may not be able to do it.

The second part of that, and perhaps Mr. Fletcher can tell you, is the difference between maintaining a double-track line from Montreal to Toronto for a passenger train at 95 miles an hour, compared with a line which has only freight trains, like CP has. Perhaps Mr. Fletcher can elaborate on the cost of that. Those are the major ones, but then there is a series of small things that we could list, which, if you add them up, are significant things. Maybe Mr. Fletcher can get a crack at a few.

**Mr. Fletcher:** We recently had a study done by the Canadian Institute of Guided Ground Transport on the difference in costs of maintaining a 95 miles-per-hour railway for passenger versus 60 miles an hour for freight. It works out to something in excess of \$1,000 a mile per year. That is just one of the hidden costs that we have to bear for which there is no compensation in the formula. There is only limited opportunity to get the costs of such things as train dispatching and supervision into this formula. I think the proof of this is that when we transfer activity to VIA, a certain compensation goes with that activity, but we find that we are left with more expense than is represented by that payment by VIA. Those are just a couple of the examples.

**The Chairman:** Fine. Thank you. Mr. Robichaud.

• 1950

**M. Robichaud:** J'aimerais d'abord, monsieur LeClair, vous remercier ainsi que les autorités du CN, pour nous avoir bien permis vendredi dernier une visite aux ateliers du CN à Moncton. Mon chef, John Turner, et moi-même ainsi que les représentants du Comité *Save our shops*—vous connaissez ce comité, n'est-ce pas—, avons visité les ateliers, et je dois vous dire que nous avons vu énormément de travailleurs qui étaient très inquiets, et ils sont très inquiets parce que, dans la chronologie des événements qui se sont passés aux ateliers du CN, cela fait depuis juin de l'année passée qu'il y a rumeur que les ateliers ferment, sinon diminuent le travail. Et je dois dire que je suis inquiet, je suis très inquiet, surtout suite au rapport que vous nous avez lu tantôt où vous disiez en page 5:

Nos actions prochaines comprennent une rationalisation de l'effectif et des installations des voies peu utilisées . . . et vous continuez . . .

. . . une élimination de la surcapacité des ateliers.

Je comprends que vous ne pouvez pas, en ce moment, commenter l'étude, étude dont on a tellement parlé, parce que chaque fois que je posais une question en Chambre, le ministre des Transports me référerait toujours à cette fameuse étude.

[Translation]

même si on nous accorde des indemnités, nous nous occupons de 85 p. 100 de son trafic tandis que notre concurrent, lui, ne le fait que pour 15 p. 100. Cela veut dire que les pertes sont considérables au titre de ce qui devrait être une occasion de faire des bénéfices. Il faut que vous accordiez la priorité au transport des passagers. Cependant, si on nous demande de fournir un service très efficace, nous ne serons peut-être pas en mesure de le faire.

En second lieu, et peut-être M. Fletcher pourra-t-il poursuivre là-dessus, il y a lieu de distinguer entre le maintien d'une double voie entre Montréal et Toronto dans le cas du transport des passagers à 95 milles à l'heure, et une voie unique qui n'achemine que des trains de marchandises comme celle du CP. Peut-être M. Fletcher pourrait-il développer la question des coûts à cet égard. Voilà donc pour les principales difficultés, mais s'ajoute aussi à cela une série de petites choses qui ensemble sont assez significatives. Enfin, peut-être M. Fletcher pourra-t-il vous dire quelque chose là-dessus.

**M. Fletcher:** Récemment, nous avons demandé au Canadian Institute of Guided Ground Transport d'effectuer une étude sur la différence entre le coût du transport ferroviaire de passagers, à raison de 95 milles à l'heure, et le coût du transport des marchandises à 60 milles à l'heure. Cela donne environ plus de 1,000\$ le mille par année. Or il ne s'agit là que d'un des coûts dissimulés que nous devons assumer et pour lesquels la formule ne prévoit aucune indemnisation. En effet, il est très difficile d'établir les coûts liés au service de répartition et de surveillance des trains dans la formule. La preuve en est que lorsque nous cédonc certaines opérations à VIA, cela s'assortit d'une indemnité, mais nous découvrons cependant que les dépenses excèdent cette indemnité de la part de VIA. Ce ne sont là que deux exemples parmi beaucoup d'autres.

**Le président:** Bien. Merci. Monsieur Robichaud.

**Mr. Robichaud:** First of all, Mr. LeClair, I would like to thank you and the CN authorities for having allowed us, last Friday, to visit the CN shops in Moncton . . . My leader, John Turner and myself were there, as well as representatives of the *Save our Shops* committee. We visited the shops and I must say that we saw all kinds of very worried workers and they are very worried because in the CN shops, rumours have been floating around since last June about the closing of these shops or at least a decrease in the work there. And I must tell you that I am very concerned if not extremely worried, especially after the report you read before where you say, on page 5:

Initiatives include a general downsizing of the work force, rationalization of low-density lines . . . and you continue . . .

. . . cutting back on surplus shop capacity.

I understand that at this point you cannot comment on this study that has been talked about so much because each and every time I have put a question in the House, the Minister of Transport would always refer me back to that good old study.

## [Texte]

J'ai quelques questions sur cette étude, non sur le contenu ni la recommandation, je respecte ce que vous avez dit, à savoir que vous ne pouvez pas en fait élaborer là-dessus, mais cette étude sur les ateliers du CN est terminée depuis combien de temps?

**M. LeClair:** Monsieur le président, je vais faire la distinction entre la gestion du CN et le bureau de direction. L'étude, sous une forme qu'on peut présenter maintenant, est terminée depuis à peine deux semaines, plus ou moins, parce que tous les jours on l'améliore par des consultations, de gauche à droite.

En juin dernier, le bureau de direction s'est réuni à Moncton. Nous avons rencontré, à ce moment-là, les représentants du gouvernement fédéral, du gouvernement provincial, les maires des villes environnantes, les syndicats et, à ce moment-là, nous avions dit qu'une étude devait être faite. Pourquoi on a pris un an très exactement, de juin à juin? C'est parce que nous avons fait l'impossible pour minimiser l'impact et nous avons essayé, par tous les moyens possibles, de voir à ce que si quelque chose arrive là, et je souligne «si», il y a peut-être autre chose qui peut remplacer, à court terme et à long terme..., et c'est ça qui a pris beaucoup de temps. Et je me réfère à ce qu'on mentionnait cet après-midi, on a accepté, nous, l'année de retard, parce que cette étude aurait peut-être pu être faite beaucoup plus rapidement parce que, comme pour «CN Route», notre souci était le sort de nos employés. Quand on dit qu'on a eu 35 discussions avec les compagnies pour «CN Route», on aurait pu vendre «CN Route» il y a six, huit, dix mois, sans avoir le genre de considération qu'on va avoir maintenant pour nos employés.

Donc il y a eu beaucoup de temps d'écoulé parce qu'on voulait que les choses soient bien faites et j'espère que lorsque vous verrez les détails, on sera d'accord qu'il y a eu un effort monumental d'accompli et que les choses sont bien faites.

**M. Robichaud:** Est-ce que le ministre en a pris connaissance déjà?

**Dr. LeClair:** Mr. Chairman, that is something that I have a problem with. I think there is a tradition that communications between a Crown corporation and a Minister are supposed to be completely confidential; that we are not even at liberty to mention if we have discussed that with the Minister or not. But I am in your hands.

**M. Robichaud:** Je ne demande pas, monsieur le président, s'il a été discuté, je demande juste s'il a reçu un exemplaire de cette étude.

• 1955

**Dr. LeClair:** I have a problem, but I am in your hands.

**The Chairman:** I must say, we are breaking new ground here in these committees. Quite frankly, you and I know that other questions were asked the last time you were here, about salaries and things like that. I thought we broke new ground. I think that is a proper question, as to whether he has the report.

## [Traduction]

I have a few questions on this study, although not on the content nor on the recommendation as I respect what you have said, that is, that you cannot elaborate on that, in fact, but how long has this study on the CN shops actually been completed?

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, I would like to make a distinction between CN management and the board of directors. The study, in a form that we cannot present right now, was completed hardly two weeks ago, more or less, because every day it is being improved through consultation here and there.

Last June, the board of directors met in Moncton. At that time, we met the representatives from the federal government and from the provincial government, the mayors from the surrounding municipalities and the unions and, at that time, we said that a study was going to be done. Now, why did we take exactly a year, from June to June? It is because we did the impossible to minimize the impact and we tried, in every way possible, to see to it that if something were to happen, and I repeat "if", there might perhaps be something else to replace, in the short and in the long term... and that is what took so much time. And I would refer to what we were mentioning this afternoon, that we did accept a year's delay because that study could perhaps have been handed in far earlier, because, just as with "CN Route", our concern was the fate of our employees. There were 35 meetings with the companies for "CN Route" but we could have sold "CN Route" six, eight or ten months ago without showing the kind of consideration that we will now be showing for our employees.

So it has taken some time, because we wanted things to be done well, and I hope that when you see all the details, we will all agree that a monumental effort was put into it and that things have been well done.

**Mr. Robichaud:** Has the Minister seen that study already?

**M. LeClair:** Monsieur le président, cela me pose un problème. Je crois qu'il y a une tradition selon laquelle les communications entre une société de la Couronne et un ministre sont réputées tout à fait confidentielles; que nous n'avons même pas le droit de dire si nous avons abordé cette question avec le ministre ou non. Mais c'est à vous de décider.

**Mr. Robichaud:** Mr. Chairman, I am not asking if it was discussed, I simply want to know if he received a copy of that study.

**M. LeClair:** C'est un problème, mais je remets tout cela entre vos mains.

**Le président:** Je dois dire que tout ça, c'est très nouveau pour nos comités. Très franchement, vous et moi savons quelles autres questions ont été posées la dernière fois que vous vous êtes trouvé devant nous, questions portant sur les salaires et autres trucs du genre. J'ai crû alors que nous ouvrons de nouvelles portes. Je crois que cette question est recevable, c'est-à-dire à savoir s'il a oui ou non un exemplaire du rapport.



[Text]

**Dr. LeClair:** The answer to this I think, Mr. Chairman, is no. But he will receive it very soon.

**The Chairman:** I can think of a question right there. But I do not know if Mr. Robichaud has thought of it or not.

**Mr. Benjamin:** What does that mean?

**Dr. LeClair:** I do not think you would expect me to give dates and hours.

**The Chairman:** No. As I say, we are all on the moon on procedure here.

**An hon. member:** How about yesterday?

**The Chairman:** You must know the question to ask now. Anyway, it was a factual question.

**Dr. LeClair:** I think I have to stick with the answer. He has not received it yet.

**M. Robichaud:** Monsieur le président, même s'il n'a pas eu le rapport, le ministre est-il au courant des recommandations ou de certaines des recommandations contenues dans le rapport?

**Dr. LeClair:** Mr. Chairman, again I have to refer to you—

**The Chairman:** Excuse me.

**Mr. Taylor:** On a point of order. Mr. Chairman, I really think the hon. member should ask the Minister that.

**The Chairman:** I actually did not hear that last question.

**Mr. Benjamin:** The translation called him the Minister but he did not.

**The Chairman:** Would you repeat the question, please.

**M. Robichaud:** J'ai demandé si le ministre était au courant de certaines recommandations que contient le rapport, même s'il n'a pas reçu de copie du rapport?

**Mr. Taylor:** How would he know what the Minister knows?

**The Chairman:** You asked a factual question about the report. The Minister may have a thousand ways to find out and know about different things that are only in his mind, that can only be asked directly to him.

**An hon. member:** Before Tuesday . . . ?

**The Chairman:** You are going to have your chance, Mr. Tobin. We will take time off from you if you are going to brief Mr. Robichaud. You are asking here . . . and you have until 8 p.m. I have no hesitation with the first question. I thought it was a very proper. After all, you have to stimulate activity between reports and bureaucracies and Ministers and results and decisions. On that basis, I have no problem with the earlier question. I have a problem with that question, because Dr. LeClair, no matter whether he is a doctor of science, law,

[Translation]

**M. LeClair:** Je crois que la réponse à cette question, monsieur le président, est non. Mais il l'aura bientôt.

**Le président:** Il me vient une question à l'esprit. Mais je ne sais pas si M. Robichaud y a déjà pensé ou non.

**M. Benjamin:** Qu'est-ce que cela veut dire?

**M. LeClair:** Je ne pense pas que vous vouliez que je vous donne les dates et les heures.

**Le président:** Non. Comme je vous l'ai dit, nous nageons tous dans le vague, côté procédure.

**Une voix:** Hier?

**Le président:** Vous devez quand même vous douter de quelle question il vous faut maintenant poser. De toute façon, c'était une question portant sur des faits.

**M. LeClair:** Je crois que la réponse tient toujours. Il ne l'a pas encore reçu.

**Mr. Robichaud:** Mr. Chairman, even if he has not received the report, would the Minister perhaps know of the recommendations or of some of the recommendations contained in the report?

**M. LeClair:** Monsieur le président, encore une fois, je dois vous renvoyer à . . .

**Le président:** Excusez-moi.

**M. Taylor:** J'invoque le règlement. Monsieur le président, je crois franchement que l'honorable député devrait poser cette question au Ministre.

**Le président:** En réalité, je n'ai pas entendu la dernière question.

**M. Benjamin:** L'interprète a dit le Ministre, mais pas lui.

**Le président:** Pourriez-vous répéter la question, s'il vous plaît?

**Mr. Robichaud:** I asked whether the Minister was aware of some of the recommendations contained in the report, even if he has not yet received a copy of the report.

**M. Taylor:** Comment saurait-il ce que sait le Ministre?

**Le président:** Vous avez posé une question factuelle sur ce rapport. Le Ministre a peut-être mille et une autres façons d'obtenir réponse à toutes les questions qui lui trottent dans la tête, mais c'est le genre de question qu'il faut alors lui poser directement.

**Une voix:** Avant mardi . . . ?

**Le président:** Vous aurez votre chance encore une fois, monsieur Tobin. Si vous voulez faire une petite séance de renseignements pour M. Robichaud, cela sera soustrait de votre temps. Vous demandez si . . . et vous avez jusqu'à 20 heures. La première question ne pose aucun problème. J'ai trouvé qu'elle était tout à fait convenable. Après tout, il faut stimuler un peu l'activité entre les rapports et les bureaucraties et les ministres et les résultats et les décisions. Tenant compte de cela, la question de tout à l'heure ne pose aucun problème. Cependant, cette autre question me pose des problèmes parce

[Texte]

psychiatry, or an honorary doctor, cannot really divine what is in the Minister's mind.

**An hon. member:** We could use the latter here.

**M. Robichaud:** Si vous me permettez, monsieur le président, les gens de CN ont-ils communiqué certaines recommandations au ministre?

**M. LeClair:** Pardon? Certaines . . . ?

**M. Robichaud:** Les autorités de CN ont-elles communiqué certaines recommandations contenues dans ce rapport au ministre des Transports?

**Dr. LeClair:** Is that not the same question—

**Mr. Robichaud:** No.

**Dr. LeClair:** —that you just ruled on?

**An hon. member:** Come on, answer the question.

**The Chairman:** Order here. We have gone quite a distance . . . Mr. Gray.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** J'invoque le Règlement, monsieur le président. Nous recevons les officiels du CN, ce soir. Si les membres veulent poser des questions au ministre, ils sont les bienvenus, mais que les questions s'adressent directement aux officiels qui sont devant nous. Nous reviendrons au ministre, une autre fois.

**The Chairman:** I think the question could be, to get it precise and specific, which is breaking new ground: Has Dr. LeClair talked to the Minister about the report?

**An hon. member:** That is right.

**The Chairman:** That would be the question. He can answer that, and that is it.

**An hon. member:** That is what he asked, Mr. Chairman.

**The Chairman:** That is not what he asked.

**An hon. member:** On the second one, that is what he asked.

**The Chairman:** That is not the way I heard the translation.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Mr. Chairman, on the same point of order, I think at the same time it is not the purpose of this committee to put CN in conflict, or whatever, with the Minister. We are asking questions to the officials, as we did this morning with VIA Rail. If we want to do it, that is fine. We are not trying to say whether Dr. LeClair has met with the Minister, he will be meeting with the Minister, or if he has already met with the Minister. Let us ask our direct questions to the CN officials. We will haul the Minister before us and drag him out on Wellington Street afterwards, if we have to.

**Mr. Angus:** Hear, hear!

[Traduction]

que le Dr LeClair, qu'il ait un doctorat en science, en droit ou en psychiatrie ou qu'il soit même docteur *honoris causa* ne peut vraiment pas deviner ce qui se trouve dans la tête du Ministre.

**Une voix:** Ce serait utile si ce dernier était présent dans la salle.

**Mr. Robichaud:** If you will allow me, Mr. Chairman, have the CN people communicated certain recommendations to the Minister?

**Mr. LeClair:** Excuse me? Certain . . .

**Mr. Robichaud:** Have the CN authorities communicated certain recommendations contained in that report to the Minister of Transport?

**M. LeClair:** N'est-ce pas là la même question . . .

**M. Robichaud:** Non.

**M. LeClair:** . . . que celle sur laquelle vous venez tout juste de vous prononcer?

**Une voix:** Allez, allez! Répondez à la question.

**Le président:** À l'ordre! Nous nous sommes aventurés plutôt loin . . . Monsieur Gray.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** On a point of order, Mr. Chairman. We are going to have CN officials before us tonight. If the members wanted to put questions to the Minister, they are welcome to it, but the questions should be directly addressed to the officials before us. We will get back to the Minister another time.

**Le président:** Je crois que la question, qui crée un certain précédent, pourrait peut-être être posée de la façon suivante: M. LeClair a-t-il parlé au Ministre à propos de ce rapport?

**Une voix:** Exactement.

**Le président:** Ce serait là la question à formuler. Il peut y répondre et ce sera tout.

**Une voix:** C'est justement la question qu'il a posée, monsieur le président.

**Le président:** Ce n'est pas ainsi qu'il l'a formulée.

**Une voix:** La deuxième fois, c'est ce qu'il a dit.

**Le président:** Ce n'est pas ce que j'ai entendu en traduction.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Monsieur le président, invoquant toujours ce même règlement, je crois que le but de notre comité n'est pas de créer un conflit entre le CN et le Ministre. Nous posons des questions aux fonctionnaires comme nous l'avons fait ce matin pour VIA Rail. Si nous nous en tenons à cela, c'est parfait. Nous n'essayons pas de savoir si M. LeClair a rencontré le Ministre, s'il rencontrera le Ministre ou s'il a déjà rencontré le Ministre. Posons-nous des questions directes aux fonctionnaires du CN. Nous ferons comparaître le Ministre devant nous de gré ou de force et le promènerons en tombeau sur la rue Wellington après, s'il le faut.

**M. Angus:** Bravo, bravo!



[Text]

**The Chairman:** And, Mr. Gray, a direct question to Dr. LeClair, perfectly proper, is this: Has Dr. LeClair talked to the Minister about the report?

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Mr. Chairman, at the same time I would say, has Dr. LeClair talked to his wife about the report?

**The Chairman:** That would not be too relevant. But whatever ensued is out of order.

**Mr. Taylor:** It is relevant . . .

• 2000

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Mr. Chairman, we are not here to get the report from Dr. LeClair on what the Minister thinks. We are here to get the report or any information that Dr. LeClair is going to give us. I think we should stick—

**The Chairman:** Mr. Gray, we are not going to get, in a proper way, observing all the mores, traditions, rules, and confidentiality between Cabinets, within Cabinet, and with boards and corporations, what the conversation was. We are not going to get the contents of the report. But what was, I gather, finally the question, have you talked to the Minister?—that is a direct question, and I think it is a proper question.

And you may not have talked to him.

**Dr. LeClair:** Mr. Chairman, I think we have to make a distinction with the report. The answer is I have not talked to the Minister in the last two weeks. I just said the report was . . .

Le rapport est prêt depuis deux semaines seulement. Si la question est de savoir si on a discuté de la situation des usines en général, et pas seulement de Moncton, si on a discuté avec le ministre d'alternatives possibles, la réponse est évidemment oui; non seulement avec le ministre mais avec les membres de son cabinet, avec la bureaucratie et avec les membres du Ministère des transports. Mais si on parle du rapport spécifiquement, la réponse est non.

**M. Robichaud:** C'était ma question. Je voulais seulement savoir si vous en aviez parlé avec le ministre. Quand soumettez-vous le rapport au ministre?

**M. LeClair:** Monsieur le président, le rapport sera soumis au ministre quand le Bureau de direction l'aura accepté. Je ne peux donc pas vous dire quand.

**M. Robichaud:** Ah non?

**M. LeClair:** Si le Bureau de direction l'accepte, tel quel, dimanche, on le transmettra au ministre.

**M. Robichaud:** Monsieur le président, monsieur LeClair, je ne voulais pas vous embarrasser, ou embarrasser qui que ce soit. Vous comprenez que lorsqu'on parle de 1,200 emplois à Moncton, c'est aussi important que 35 mille emplois à

[Translation]

**Le président:** Alors on pourrait poser une question franche et directe à M. LeClair, question tout à fait convenable et qui serait celle-ci: M. LeClair a-t-il parlé au Ministre du rapport?

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Monsieur le président, j'ajouterais alors celle-ci: M. LeClair a-t-il parlé de ce rapport à sa femme?

**Le président:** Ce ne serait pas tellement pertinent. Et pour la suite, ce n'est pas recevable.

**M. Taylor:** C'est tout à fait pertinent . . .

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Monsieur le président, nous ne sommes pas ici pour que M. Leclair nous fasse rapport sur les pensées du Ministre. Nous sommes ici pour obtenir soit le rapport ou tout renseignement que M. Leclair peut nous donner. Je crois que nous devrions nous en tenir . . .

**Le président:** Monsieur Gray, nous n'obtiendrons jamais, dans toutes les règles, si nous observons toutes les moeurs, coutumes, règlements et traditions sur la confidentialité entre les conseils de ministres, au sein du Conseil des ministres, sans oublier toutes ces règles qui s'appliquent aussi aux conseils de direction et aux compagnies, enfin, nous ne réussirons jamais à savoir quelle était la teneur de la conversation. On ne nous dévoilera pas, non plus, le contenu du rapport. Mais en bout de ligne, la question finale a été posée: «Avez-vous parlé au Ministre»? . . . c'est une question directe et, à mon avis, une question convenable.

Et vous ne lui avez peut-être pas parlé.

**M. Leclair:** Monsieur le président, je crois qu'il nous faut faire une distinction pour ce qui est de ce rapport. La réponse, c'est que je n'ai pas parlé au Ministre depuis deux semaines. J'ai tout simplement dit que le rapport était . . .

The report has been ready for only two weeks. If the question is whether we have discussed the situation of the shops in general and not only the one about Moncton, if we discussed possible alternatives with the Minister, the answer, of course, is yes; not only with the Minister but also with his officials, with the bureaucrats and with the members of the Department of Transport. But if we are talking specifically about the report, the answer is no.

**Mr. Robichaud:** That was my question. I simply wanted to know if you had spoken to the Minister about it. When are you going to submit the report to the Minister?

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, the report will be submitted to the Minister when the board has accepted it. So I cannot tell you when.

**Mr. Robichaud:** Oh, no?

**Mr. LeClair:** If the board accepts it as it is written, Sunday, then we will forward it to the Minister.

**Mr. Robichaud:** Mr. Chairman, Mr. LeClair, I did not want to embarrass you or anyone else. You do understand that when we are talking about 1,200 jobs in Moncton, it is just as important as 35,000 jobs in Montreal. You see why we are so

*[Texte]*

Montréal. Vous voyez pourquoi nous sommes très inquiets. Quant à savoir le temps qu'il faudra, monsieur le président, c'est aussi important. Vous soumettrez le rapport au Bureau d'administration dimanche prochain, alors il se peut que le ministre n'en prenne pas connaissance avant une autre semaine. La Chambre ajournera dans deux semaines. Vous avez dit cet après-midi, et c'est ce qui m'inquiète, avoir discuté avec *General Electric* des ateliers à Moncton, même s'il ne s'agit pas de négociations mandatées mais de négociations quelconques. Vous avez mentionné qu'elles pourraient se faire assez vite, dépendamment de la recommandation des administrateurs. Ce qui veut dire que même si tout se déroule assez vite, pendant tout ce processus, on pourrait réduire les ateliers à Moncton, GE aurait le temps de remplacer CN; de plus, la Chambre ne siège pas et il n'y aurait aucune façon de rejoindre le ministre. Même s'il y a prolongation, il se peut qu'on ne soit pas de retour avant le mois d'octobre. Le temps semble jouer contre les gens de Moncton; c'est mauvais, très mauvais pour eux.

**Mr. Blaikie:** It is like what the Liberals did with VIA in 1981.

**Mr. Robichaud:** You wait for your turn.

**Mr. Blaikie:** They announced it in July.

**Mr. Robichaud:** N'est-il pas dangereux que les choses se passent ainsi? Durant l'été, des négociations pourraient se faire et tout serait réglé avant l'automne prochain. Cela vous embarrasse, n'est-ce pas?

**The Chairman:** I did not hear the last part of that question, Mr. Robichaud.

**M. Robichaud:** Je répète ce que j'ai dit tantôt. Les choses pourraient aller vite. N'y a-t-il pas danger que des négociations se fassent durant l'été, que les ateliers soient fermés et qu'on amène GE? ... Que tout soit fait avant qu'on revienne l'automne prochain, en septembre ou en octobre? Vous avez dit cet après-midi que cela pourrait se faire vite.

• 2005

**M. LeClair:** Monsieur le président, on m'a introduit dans un processus qui n'est pas de notre ressort. Si la Chambre sera encore là dans une semaine, deux semaines? On n'est pas au courant du tout. Il est très difficile de répondre à votre question, cela ne dépend pas de nous. Nous ferons diligence. Je peux vous le dire. Je suis le président du Conseil. Si le Conseil prend une décision dimanche, on fera diligence et on le transmettra au ministre le plus rapidement possible. Mais je ne peux pas prendre la Chambre en considération, encore une fois, monsieur le président. C'est une question qui s'adresse au ministre.

**The Chairman:** That is your time, Mr. Robichaud. You have opened up some very interesting situations, and I understand your frustration. But Dr. LeClair answered that last question in the only way he could have.

**M. Robichaud:** Merci monsieur LeClair. Merci, monsieur le président.

*[Traduction]*

worried. As for the time it will take, Mr. Chairman, that is important also. You will be submitting the report to the board next Sunday so maybe the Minister will not see it for another week. The House is going to adjourn in two weeks. You said this afternoon, and that is what I am concerned about, that you discussed the Moncton shops with General Electric even though these are not mandated negotiations but simple, ordinary negotiations. You mentioned that it could go through rather quickly, depending on the officials' recommendations. That means that even if everything goes very fast, during this whole process, the Moncton shops could be downsized and GE would have ample time to replace CN; besides, the House will not be sitting and there will not be any way to contact the Minister. Even if it is pushed back, perhaps we will not even be back before October. Time seems to be against the people in Moncton; that is bad, very bad for them.

**M. Blaikie:** C'est comme ce qu'ont fait les Libéraux avec Via en 1981.

**M. Robichaud:** Vous, attendez votre tour.

**M. Blaikie:** Ils ont fait l'annonce en juillet.

**Mr. Robichaud:** Is there not a danger, then, that things might be done that way? There could be negotiations during the summer and everything would be settled before next fall. You find that embarrassing, do you not?

**Le président:** Je n'ai pas entendu la dernière partie de cette question, monsieur Robichaud.

**Mr. Robichaud:** I am simply repeating what I said before. Things could move along very quickly. Is there not the danger that negotiations could be completed during the summer, that the shops could be closed and that GE could be brought in? ... That everything would be wrapped up before we get back here next fall, in September or October? You said this afternoon that it could be wrapped up quite quickly.

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, I am being involved in a process which is not our responsibility. Will the House still be sitting in a week or two? We do not have the faintest idea. We cannot answer your question, because it is beyond our control, but we will expedite the matter, I can assure you. I am the chairman of the board, and if the board decides on Sunday, we will transmit it to the Minister without delay. But here again, Mr. Chairman, I cannot take the House into consideration, it is a question you have to ask the Minister.

**Le président:** Votre temps est écoulé, monsieur Robichaud. Vous avez soulevé là des questions fort intéressantes, et je comprends votre déception, mais M. LeClair a répondu à la dernière question de la seule façon possible.

**Mr. Robichaud:** Thank you, Mr. LeClair. Thank you, Mr. Chairman.



[Text]

**The Chairman:** Mr. Reid, you are the last on the first round.

**Mr. Reid:** Dr. LeClair, I want to skirt around the limitations you have already imposed on a subject that has been raised very frequently already this afternoon and this evening, and that is the proposed sale of CN Route. Given the fact that you were in the transportation field for a long period of time with a very wide network of infrastructure, and given the advantage of piggybacking—and I am listening to the statements of the trucking organizations since they became involved in this *Freedom to Move* paper—what were the factors that influenced CN in moving to sell CN Route?

**Dr. LeClair:** Mr. Chairman, I think Mr. Deegan and perhaps Mr. Fletcher may want to elaborate on this, but the simple answer is that we just could not make it.

**The Chairman:** You were losing money.

**Dr. LeClair:** We were losing a lot of money, and there were many, many players in this. For example, at least four Crown corporations were in competition with each other for the small parcel: Canada Post Corporation, Air Canada, CN and another Crown corporation that I forget. In fact, the industry was over capacity, and we were the weakest of them all. We just could not hack it after at least seven years of trying. Our pulling out will probably mean that this industry will be more viable than if we were to continue being there.

Maybe Mr. Morin, who is in the marketing arm, can elaborate a little bit more on this.

**Mr. Reid:** Mr. Chairman, if I might, I am not trying to embarrass CN; what I am asking for is the detail of the reasons you are pulling out and why the debt structure amounted over that period of time . . . I will be frank. If the debt and the losses were as stated today—and I am assuming they are—why did you not make this decision earlier? Why in 1986 was that decision made? But particularly, in relation to other modes of transport and even the trucking business, why were they so pleased to see you pull out?

**Dr. LeClair:** They were pleased to see us pull out because it is one fewer competitor, and the debts will not happen now because the new buyer may be a very formidable competitor.

Why did we not pull out before? I was not there then; this happened in 1981. Mr. Chairman, I will say just what I am told happened in 1981, since I was not the president—

**Mr. Reid:** The losses started to mount up from 1978 on.

**Dr. LeClair:** Yes, but at that time—and I was not party to that because I was not the president; I was in CN, but I was not the president—I am now told, there was a decision to pull out and the then government refused to allow us to go ahead with that. But I was not the president, so I cannot document that.

**Mr. Reid:** Okay. Now the factors leading to the losses.

[Translation]

**Le président:** Monsieur Reid, vous êtes le dernier sur ma liste pour le premier tour.

**M. Reid:** Je voudrais éluder les contraintes que vous vous êtes imposées sur un sujet fréquemment abordé cet après-midi et ce soir, à savoir le projet de vente de CN Route. Compte tenu de votre longue expérience du transport et de vastes réseaux d'infrastructure, compte tenu également des avantages du transport rail-route—car j'ai écouté attentivement les déclarations des organisations de camionnage convoquées pour parler du document *Aller sans entraves*—quels sont les facteurs qui ont amené CN à entreprendre de vendre CN Route?

**M. LeClair:** Monsieur le président, M. Deegan et peut-être M. Fletcher pourront peut-être vous en dire davantage, mais la réponse, tout simplement, c'est que ce n'était pas payant.

**Le président:** Vous y perdiez de l'argent.

**M. LeClair:** Nous y perdions beaucoup d'argent et il y avait trop de participants en jeu. C'est ainsi qu'il y avait au moins quatre sociétés de la Couronne en concurrence pour l'expédition des colis: Postes Canada, Air Canada, CN et une autre société de la Couronne dont je ne me rappelle plus. Il y avait trop de concurrents, dont nous étions les plus faibles et malgré cette année d'efforts, nous avons dû nous avouer vaincus. En nous retirant de ce marché, nous le rendons probablement plus viable que si nous nous y maintenions à tout prix.

Monsieur Morin, qui s'occupe de la commercialisation, pourra peut-être vous en dire un peu davantage.

**M. Reid:** Permettez-moi de faire remarquer, monsieur le président, que je n'essaie nullement d'embarrasser le CN. Je demande simplement à savoir pour quelles raisons vous vous retirez et pourquoi la structure de la dette, pendant cette période . . . Je vais être franc: Si la dette et les pertes sont ce qu'on nous en a dit aujourd'hui—et je n'ai pas de raison d'en douter—pourquoi avoir tant attendu pour prendre cette décision? Pourquoi attendre 1986? Et pourquoi, en particulier, les autres moyens de transport, et même le camionnage, étaient-ils si contents d'apprendre que vous vous retiriez du jeu?

**M. LeClair:** Ils étaient contents de se débarrasser d'un concurrent, et il n'y aura plus de dette parce que le nouvel acheteur s'avérera sans doute un concurrent redoutable.

Pourquoi avoir tant attendu? Je n'étais pas en fonction à l'époque, c'était en 1981. Monsieur le président, je ne puis donc que vous répéter ce qu'on m'a dit s'être passé en 1981, puisque je n'étais pas président . . .

**M. Reid:** Les pertes ont commencé à s'accumuler à partir de 1978.

**M. LeClair:** Oui, mais à l'époque—et je vous rappelle que ce n'était pas moi le président, bien que je fusse à l'époque déjà au CN—on m'a rapporté qu'on avait décidé de se retirer et que le gouvernement de l'époque s'y est opposé. Mais je vous dis ceci sous toute réserve, n'ayant pas été président à l'époque.

**M. Reid:** Bon, mais qu'en est-il alors des causes qui ont entraîné les pertes?

[Texte]

**Mr. Morin:** I think there are really two primary factors. The first one is the amount of revenue the trucking organization could generate, and that was really dictated again by the marketplace, which we talked about earlier. The other side of that equation was the cost structure and we were spectacularly unsuccessful in being able to negotiate trucking-related contracts with historical railway unions. That is the simple answer. We tried to get the geographic rates in order to provide the competition that was necessary to competitive wage structure and we were spectacularly unsuccessful, to repeat myself. So it was costing more money than the marketplace would pay for the service that we were providing.

• 2010

**Mr. Reid:** Basically then it was labour costs.

**Mr. Morin:** The difference between the revenue we could generate and the labour costs, primarily that cost us, yes.

**Mr. Benjamin:** Tell that to the Teamsters and the CBRT, you had a bunch of truckers on there—

**The Chairman:** Order, order!

**Mr. Reid:** During the *Freedom to Move* discussions, and this afternoon I think it was mentioned that there was some to be rationalizing of CN in low-density areas resulting in applications presumably by CN to abandon certain lines. We as a government have to make certain that those remote, low-density areas are serviced in one manner or another. Have you then given consideration to alternative modes of service? I am thinking of trucking in its place. If you move to abandon the line, should not CN come forward with an alternative proposals as to how that community should be serviced and is trucking one of those options?

**Dr. LeClair:** Mr. Fletcher.

**Mr. Fletcher:** Mr. Chairman, the answer to both those questions is yes. We consider that we are going to be able to conclude an earlier resolution of the problem by offering alternative services and certainly an inter-modal service where a trucker takes it from the community to a railhead and then we take it on rail cars from that point on as one of those options. We are very aggressively pursuing analysis of each case.

**Mr. Reid:** With the benefit of that analysis then, and I would anticipate your comment or coming back on the basis of yes we will on basis of a government subsidy, if you can do it. Again I hesitate, I am not prepared to embarrass anybody, but if you can do it in that respect, in that aspect of your service, why could you not on the basis of a piggy-back service run a combined trucking and rail service?

**Mr. Fletcher:** I think the answer to that question, sir, comes back to Mr. Morin's comment. We have tried and tried very hard to negotiate labour rates with the trucking side of our industry that are truck competitive. In other words, we were

[Traduction]

**M. Morin:** Il y a deux causes principales, à mon avis: la première ce sont les recettes amenées par le camionnage et ceci était dû, en réalité, au marché, pour revenir sur ce que nous avons déjà dit. Mais l'autre aspect de l'équation, c'est la structure des coûts, et nos tentatives de négocier des contrats entre les entreprises de camionnages et les syndicats des chemins de fer ont été un échec lamentable. C'est là la réponse toute simple. Nous avons essayé d'obtenir des taux proportionnels à la distance pour assurer la concurrence nécessaire à une structure de salaires compétitive, et je ne puis que me répéter en faisant un constat d'échec. Il nous en coûtait donc davantage que ce que le marché était disposé à payer pour les services que nous fournissons.

**M. Reid:** C'était donc, pour l'essentiel les coûts de la main-d'œuvre.

**M. Morin:** Oui, la différence entre les recettes que nous pouvions espérer et ce que nous coûtait la main-d'œuvre.

**M. Benjamin:** Allez raconter cela au Syndicat des camionneurs et à celui des cheminots, car vous aviez là un tas de camionneurs...

**Le président:** À l'ordre!

**M. Reid:** Au cours des discussions sur le document *Aller sans entraves*, ainsi que cet après-midi, on a mentionné qu'il allait falloir rationaliser les activités de CN dans les régions à faible densité, ce qui amènerait sans doute le CN à demander l'abandon de certaines lignes. En tant que gouvernement, nous nous devons de veiller à ce que ces régions éloignées et à faible densité soient desservies de l'une ou l'autre façon. Avez-vous envisagé d'autres options pour fournir ce service? Je songe en particulier au camionnage. Si vous vous proposez d'abandonner une ligne, est-ce que CN ne devrait pas offrir une solution de rechange pour desservir cette collectivité, et le camionnage n'en est-il pas une?

**M. LeClair:** Monsieur Fletcher.

**M. Fletcher:** Monsieur le président, je peux répondre à ces deux questions par l'affirmative. Nous envisageons en effet de présenter une autre option, à savoir un trafic rail-route, le camionneur prenant livraison dans la collectivité pour amener la marchandise à une gare et la transporter en wagon à partir de là. C'est là une des options mais nous procédons actuellement à l'étude serrée de chaque cas.

**M. Reid:** Quand vous aurez donc procédé à ces analyses, je suppose donc que vous allez accepter de le faire, si c'est faisable, avec une aide du gouvernement. Là encore j'hésite, car je ne voudrais embarrasser personne, mais si vous pouvez le faire dans ces conditions, si vous pouvez donc fournir ce service, pourquoi ne pas l'avoir fait comme service intermodal, en conjuguant le rail et la route?

**M. Fletcher:** La réponse à cette question, monsieur, nous ramène aux observations de M. Morin. Nous nous sommes efforcés de négocier avec nos sociétés de camionnage des salaires compétitifs. Autrement dit, nous étions disposés à



[Text]

prepared to pay our truck drivers the same as any other transport operation that operates on rubber. But we were unable to do so and they hung tough for retention of the classic railway rate which was significantly higher. That put the cost of that operation internally out of reach and this inter-modal service we will have to, to be competitive, handle that part of that inter-modal connection with a contract trucker of some kind that is working at community trucking rates.

**Mr. Reid:** Following the line of *Freedom to Move*, Mr. Chairman, and talking about an area which you have proposed to abandon, would you be prepared to enter into competition on the basis of how that centre, that remote low-density community, how it should be serviced and have a competitive bid as to the servicing of that community?

**Mr. Fletcher:** I think that is the natural evolution of the process within the marketplace. If we drew the traffic to a railhead and then put it on the ground, whoever is going to give us the best price to take it to destination is going to get the contract.

**Mr. Reid:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Morin.

**Mr. Morin:** I just wanted to add a comment. Because you did phrase your question within the *Freedom to Move* context, I think we need to remember that within *Freedom to Move*, at least what we know it contains today, the railway industry is not necessarily going to be on an equal footing with the trucking industry. We understand that the requirement for a compensatory rate will still exist for the rail industry; there will be no such requirement for the trucking industry and we are concerned that we will be able to compete fairly on the same playing field for the same sort of situation you are talking about.

• 2015

**The Chairman:** Thank you for that amplification of the earlier answer to the question. Many of us are going to be involved. We do not know ourselves the mutation from the *Freedom to Move* paper, our report and what is finally going to be in the bill, but most likely you are on-beam.

That completes the first round with the leading spokesmen having 15 minutes and the others 10. We are now into the second round. To keep the flow, assuming that every member here wants to get on the second round in the order that they were on the first round, I would like the committee to consider a flexible five minutes for all members. Obviously the first three spokesmen for parties may be more flexible in length, but to try to do that to keep the flow going. In any event, let us try it out.

Mr. Ouellet, you are the first.

**M. Ouellet:** Merci, monsieur le président. Je pense que nous allons accepter vos suggestions et tenter de partager l'heure et demie qui reste entre tous les membres du Comité. Il m'appar-

[Translation]

payer nos camionneurs au même tarif que toute autre entreprise de transport par camion, mais nous n'y sommes pas parvenus, car les camionneurs ont insisté pour obtenir les tarifs en vigueur pour les chemins de fer, tarifs qui sont beaucoup plus élevés. L'opération est devenue ainsi trop coûteuse si nous la confions à nos propres entreprises et pour rester compétitifs, et pour assurer ce service intermodal, nous devons donner le travail à contrat à un camionneur payé au tarif du marché du camionnage.

**M. Reid:** Pour en revenir aux questions soulevées dans le document *Aller sans entraves*, monsieur le président, et pour parler d'un service dont vous comptez vous retirer, seriez-vous disposé à entrer en concurrence pour desservir cette communauté éloignée, à faible densité et faire une offre concurrentielle pour desservir cette collectivité?

**M. Fletcher:** Je pense que c'est ainsi que cela se passe normalement sur le marché. Si les marchandises étaient amenées en gare et déchargées, c'est celui qui nous proposera de livrer la marchandise au meilleur prix qui obtiendra le contrat.

**M. Reid:** Je vous remercie, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Morin.

**M. Morin:** Je voulais simplement ajouter une observation. Puisque vous rattachez votre question au document *Aller sans entraves*, nous devons nous rappeler que dans ce document, tout au moins tel qu'il se présente actuellement, les chemins de fer ne sont pas nécessairement sur un pied d'égalité avec le camionnage. Il y aura toujours un taux compensatoire pour les chemins de fer, sans qu'on impose la même exigence aux entreprises de camionnage, et nous tenons à jouer franc jeu, sur le même terrain, dans la situation que vous décrivez.

**Le président:** Merci pour ces détails. Beaucoup d'entre nous allons y être mêlés. Nous ne savons pas nous-mêmes quels écarts il y aura entre le rapport *Aller sans entrave*, notre propre rapport et ce qui se trouvera enfin dans le projet de loi, mais probablement que vous n'êtes pas trop loin de la vérité.

Donc, nous en sommes à la fin du premier tour ayant accordé 15 minutes chacun aux porte-parole principaux et 10 minutes aux autres. Nous passons maintenant au deuxième tour. Pour accélérer les choses, présumant que tous les députés ici veulent reprendre la parole dans le même ordre que pour le tour précédent, j'aimerais que le Comité songe à accorder une période de cinq minutes, assez souple, pour chaque député. Évidemment, on pourra faire preuve d'un peu plus de souplesse pour les trois premiers porte-parole, mais essayons quand même de ne pas nous embourber. En tous les cas, voyons ce qui se passe.

Monsieur Ouellet, vous le premier.

**Mr. Ouellet:** Thank you, Mr. Chairman. I think we are going to accept your suggestion and try to share the hour and a half remaining between all members of the committee. It is

[Texte]

rait évident qu'on ne pourra pas passer à travers toutes les questions qu'on voudrait poser. Il faudra que jeudi, ou demain, à notre Comité de stratégie, que nous fixions, dis-je, une date pour inviter le CN à revenir. Je crois que le CN devrait être informé dès maintenant qu'il devra peut-être revenir la semaine prochaine.

**Le président:** Peut-être . . .

**M. Ouellet:** Je dois vous dire . . .

**Le président:** Posez vos questions pour le moment. Nous verrons où nous en sommes à la fin de la soirée.

**M. Ouellet:** D'accord. La deuxième série de questions que je voudrais poser a trait à la sécurité du service ferroviaire. Mais je vous dis tout de suite que je voudrais poser une série de questions sur les politiques d'achat de la compagnie CN, dans le domaine ferroviaire. Et, aussi, comme mon collègue Robichaud, je voudrais revenir sur la question des centres d'entretien. Il a abondamment parlé de celui des Maritimes et je voudrais parler de celui de Montréal. Je voudrais parler de l'électrification du CN Rail entre Halifax et Montréal et des engagements pris par le CN pour des investissements dans l'Ouest canadien au moment de la Loi qui changeait le *Crow*. Il semble que certains de ces engagements ne sont pas respectés. Ce sont des questions sur lesquelles je voudrais revenir plus tard.

De toute façon, dans le court laps de temps dont je dispose, je ne voudrais pas seulement formuler des critiques, je voudrais d'abord féliciter le CN. Dans son exposé, le docteur LeClair a dit, à la page six, que son programme d'équité en matière d'emploi, inauguré en 1984, donne de bons résultats et augmente la représentation des femmes à tous les niveaux. Cela me paraît une initiative louable de la part du CN. Je vois qu'il y a six hommes à la table ce soir. J'ai vu quelques dames en arrière venir rescapées, par de bonnes suggestions, certains de vos acolytes qui ne semblaient pas pouvoir répondre à la question. Suite à ce processus de l'augmentation de la représentation des femmes à tous les niveaux, lors de votre prochaine visite à notre Comité, je suggère que vous ayez une femme assise à votre table.

**Mr. Blaikie:** We have no women on this Transport committee, either.

**M. Ouellet:** La question que je veux vous poser a trait aux méthodes d'inspection et d'entretien de l'entreprise des voies ferrées. Tous les députés ont reçu de la Fraternité des préposés à l'entretien des voies, une lettre signée par le président, M. Berge et les vice-présidents, M. Passaretti et M. Gauchau. Ils nous informent d'un problème majeur actuel dans l'entretien et la surveillance de ces voies. Les membres de ce syndicat disent avoir écrit au ministre. Depuis février dernier, ils n'ont pas encore reçu de réponse. Ils parlent du licenciement massif et des avis de l'article 8. Je ne sais pas s'il s'agit d'un article de la convention collective, mais ils se réfèrent à un article 8 quelconque. Ils disent:

• 2020

Nos sections de voie ont aujourd'hui une moyenne de deux hommes responsables de 28 milles de voie. Ceci a créé une

[Traduction]

clear to me that we will not be able to go through all the questions we wanted to ask. Thursday, or tomorrow, our strategy committee will have to set another date for CN so we can see them again. I think that CN should be informed right now that they will probably be coming back next week.

**The Chairman:** Perhaps . . .

**Mr. Ouellet:** I must say . . .

**The Chairman:** Just put your questions for now and we will see where we are at the end of the meeting.

**Mr. Ouellet:** Fine. My second series of questions concerns the safety of our railway services. But I must say immediately that I would like to put a series of questions on CN's purchasing policy in the railway area. And, like my colleague Robichaud, I would also like to get back to the question of maintenance shops. He talked a lot about the one in the Maritimes and I have had a few words to say about the one in Montreal. I would like also to speak about the electrification of CN Rail between Halifax and Montreal and about the commitments made by CN concerning investments in the Canadian west when the changes were made to the "Crow" legislation. It seems to me that some of those commitments have not been met. These are questions I would like to get back to later.

Anyway, in the short time I have, I would not want only to criticize, I would first of all like to congratulate CN. In his presentation, Dr. LeClair, on page six, said that his employment equity program set up in 1984 is getting good results and the representation of women at all levels has increased. CN has shown excellent initiative. I see there are six men at this table tonight. I saw a few women back there coming forward to save some of your colleagues' bacon when they seemed at a loss. As a result of this increase in numbers of women at all levels, during your next visit here, I would suggest that you have a woman sitting at the table with you.

**M. Blaikie:** Il n'y a pas de femme avec nous au Comité des transports, non plus.

**Mr. Ouellet:** The question concerns your track inspection and maintenance methods. All the members have received, from the Brotherhood of Maintenance of Way Employees, a letter signed by the President, Mr. Berge, and the Vice-President, Mr. Passaretti and Mr. Gauchau. They are telling us about a major immediate problem concerning the maintenance and supervision of the track. The members of this union say they have written to the Minister. They have not had any answer since last February. They have something about massive layoffs and something about clause 8. I do not know if that is a clause in the collective agreement, but they are referring to some clause 8. They say:

As of now, there is an average of two men responsible for 28 miles of track. This means enormous tension for the track



*[Text]*

tension énorme envers les équipes des sections de la voie et ceux des ponts et bâtiments, jusqu'au point de changement dans leurs habitudes de travail, qui à notre avis, crée un milieu de travail qui est exposé à ce danger.

A ce point, nous demandons d'urgence votre assistance, en ce qui concerne la sécurité et celle de nos confrères en milieu de travail. Nous demandons votre aide pour une opération sûre de chemins de fer. Nous ne croyons pas que les compagnies de chemins de fer, en particulier le CN, ni le gouvernement fédéral se préoccupent de la sécurité comme il devrait le faire. Leur intérêt économique passe avant la sécurité.

Avez-vous des commentaires à faire à ce sujet? Avez-vous pris connaissance de cette missive qui a été envoyée non seulement aux membres du Parlement mais aussi aux fonctionnaires des différentes compagnies ferroviaires impliquées?

**M. LeClair:** Monsieur le président, il n'y a personne de plus compétent ou de mieux préparé pour répondre à vos multiples questions sur la sécurité que M. Fletcher. M. Fletcher est l'officier responsable de la sécurité au CN. Je suis persuadé qu'il donnera moult réponses à vos questions.

Mais avant, vous avez demandé si le gouvernement fédéral se préoccupe de la sécurité dans les chemins de fer? C'est évident. Il a nommé un enquêteur, M. Pye, notre avocat conseil à Edmonton, depuis près de trois mois. On me dit qu'en juillet ou août on aura la réponse. Il s'agit donc d'une préoccupation majeure, tant de notre côté que du côté du gouvernement.

**M. Ouellet:** Monsieur LeClair, je comprends qu'il y a une enquête. Mais ce qui me préoccupe le plus, ce sont les mesures prises par le CN pour éviter d'autres accidents. L'enquête, évidemment, ne corrigera pas l'accident et ne fera pas ressusciter les morts. Ce qui m'intéresse ce n'est pas ce qui se passe à l'enquête, ou l'avocat qui représente le CN à l'enquête, ce sont les mesures administratives prises pour éviter d'autres incidents comme ceux que nous avons connus.

**M. LeClair:** Monsieur le président, j'ai bien dit qu'on y verrait et qu'on donnera une réponse. Mais vous avez posé la question, monsieur le député, à savoir si on se préoccupe de la sécurité et si le gouvernement fédéral s'en inquiète? Vous lisiez la lettre. Ma réponse est oui. Sur des points plus spécifiques, M. Fletcher peut vous entretenir très longtemps.

**Mr. Fletcher:** We certainly are interested in safety; and track-related derailments and train accidents have decreased by 63% since 1978.

• 2025

**The Chairman:** When you come to steering committee meetings you find that out more as you get more experience.

Mr. Fletcher, excuse me.

**Mr. Fletcher:** Track-related train accidents on CN have decreased by 63% since 1978. To answer directly the questions, there is no reduction in track inspection. There are minimum standards spelled out by the CTC which we must meet and which we exceed in almost every incident: not less than every

*[Translation]*

maintenance teams and the bridge and building teams because of a change in their work habits which, in our opinion, creates a work environment exposed to this danger.

At this point, we are urgently requesting your assistance concerning both safety in general and that of our colleagues in their working environment. We are requesting your help for the safe operation of our railways. We do not think that the railway companies, particularly CN, nor the federal government are as concerned with security as they should be. They put their economic interests before safety.

Do you have any comments on that? Have you seen that letter which was sent not only to Members of Parliament but also to the officials of the railway companies involved?

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, no one is more competent or better prepared to answer all your questions on safety than Mr. Fletcher. Mr. Fletcher is the official responsible for safety within CN. I am sure that he will have all kinds of answers to your questions.

Before that, you were wondering whether the federal government was concerned with railway safety. The answer is clear. They appointed an investigator, Mr. Pye, our legal counsel in Edmonton, about three months ago. I am told that in July or August we will have an answer. So it is a major concern, both for us and for the government.

**Mr. Ouellet:** Mr. LeClair, I understand that there is an investigation. But what concerns me most are the steps taken by CN to avoid any further accidents. Of course, the investigation will not undo the accident and will not resurrect the dead. What I am interested in is not so much what is going on at that investigation, nor the lawyer representing CN at this investigation, rather, it is the administrative steps taken to avoid any other incidents like those we have seen.

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, I said that we would look at it and give an answer. But you did have a question, sir, as to whether we are concerned with safety and whether the federal government is concerned with safety. You were reading that letter. My answer is yes. On more specific points, Mr. Fletcher can elaborate at length.

**M. Fletcher:** De toute évidence, la sécurité nous intéresse; et je dois dire que les déraillements et les accidents ferroviaires imputables à l'état des voies ont diminué de 63 p. 100 depuis 1978.

**Le président:** C'est ce que l'on découvre lorsqu'on vient assister aux réunions du comité directeur.

Excusez-moi, monsieur Fletcher.

**M. Fletcher:** Les accidents ferroviaires dus à l'état des rails ont baissé au CN de 63 p. 100 depuis 1978. Pour répondre directement à vos questions, l'inspection des rails n'a pas diminué. La Commission canadienne des transports a fixé des normes minimales que nous devons observer et que nous

**[Texte]**

second day on main or secondary main lines, just to give you an example. In addition to those manual inspections, we have had in the past one traciometry car that works continuously across the system measuring track proficiency. We are putting another car in service next month and a third car will be in service by September. These are very sophisticated electronic inspection devices which we would be very pleased to show to the committee at the appropriate time.

**Mr. Ouellet:** With respect to the question, which was very precise, according to the letter we received there are now only two men responsible for 28 miles of rail. Is this true?

**Mr. Fletcher:** I was coming to that, Mr. Ouellet.

**Mr. Ouellet:** Is this a reduction?

**Mr. Fletcher:** That is untrue. You may have a branch line with one million tonnes of traffic on it per year where two men have 28 miles, but that is not the case on a heavily trafficked main line. Our normal section gang now is about five to six men and they are covering about 20 miles; they are supplemented by a two-man team that does minor repairs, and then a whole series of extra gangs that do the major repairs. I have proven to Mr. Passaretti that in fact more man-hours are being spent on the track in 1986 than were in 1978.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Fletcher.

Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** I will please the Chair by asking a couple of quickies. Answers are not required unless Dr. LeClair wants to.

You ask us on page 7 on the report of the subcommittee on the CN pension plan. As I have asked you, I think, the previous two years, would you now again make special note of Michael McCrossan of Hornepayne, who only wants recognition for three years of service overseas as a veteran counted on his pension plan? He has been a victim of bureaucratic nitpicking by the company and by the pension board, and maybe even by some of his union officers, because he lied in his teeth and went overseas at the age of 15 after working eight months for the CNR, and then came back. When he wanted to transfer from the shops to the running trades the foreman told him he could not unless he resigned, and the damned fool signed a resignation statement and started over again in the running trades.

So it is not a big deal, but there is Mr. McCrossan, for sure, and there might be another dozen or two across the whole system. For God's sake, would you give him his three years' credit for service when he was overseas as a teenager? He has a superb war record and a superb record of employment at the company.

**Dr. LeClair:** The short answer is that I will look at it again.

**[Traduction]**

dépassons même à peu près partout: nous inspectons toutes les lignes principales ou secondaires tous les deux jours au moins. Outre ces inspections oculaires, un wagon traciomètre mesure continuellement l'état des voies. Un deuxième wagon sera mis en service le mois prochain et un troisième en septembre. Ce sont des appareils d'inspection électronique très modernes que nous nous ferons un plaisir de montrer au comité en temps voulu.

**M. Ouellet:** Ma question était très précise et je vous demandais si effectivement deux hommes seulement étaient responsables de l'inspection de 28 milles de voies ferrées; c'est ce que dit cette lettre. Est-ce vrai?

**M. Fletcher:** J'y arrivais, monsieur Ouellet.

**M. Ouellet:** Y a-t-il eu diminution?

**M. Fletcher:** Non. Peut-être deux hommes sont-ils responsables de l'inspection de 28 milles de voies ferrées sur une ligne secondaire sur laquelle passe un million de tonnes de marchandises par an, mais ce n'est certainement pas le cas pour les lignes principales où le trafic est important. Notre brigade d'inspection compte 5 ou 6 hommes qui couvrent environ 20 milles; ils sont épaulés par une équipe de deux hommes qui effectuent toute réparation mineure, et les réparations majeures sont effectuées par toute une série d'équipes supplémentaires. J'ai prouvé à M. Passaretti que davantage d'heures personnes avaient été affectées à l'inspection des voies en 1986 qu'en 1978.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Fletcher.

Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Je ferai plaisir au président en ne posant que deux petites questions. Vous n'avez pas besoin de me répondre immédiatement, à moins que vous ne le vouliez.

Vous parlez, à la page 7, du rapport du sous-comité chargé d'examiner le régime de pension de retraite du CN. Comme je vous le demande depuis deux ans, je crois, voudriez-vous, je vous prie, vous occuper de Michael McCrossan, de Hornepayne, qui voudrait simplement que ses trois années de service militaire à l'étranger soient comptées dans le calcul de sa retraite? Il a été victime d'un chipotage administratif de la part de la compagnie, de la Commission des pensions, et même de certains de ses représentants syndicaux, tout cela parce qu'il avait menti et s'était engagé à l'âge de 15 ans après avoir travaillé 8 mois pour le CN où il est ensuite revenu. Lorsqu'il a voulu passer des ateliers au matériel roulant, le contremaître lui a dit qu'il ne le pouvait pas à moins qu'il ne donne sa démission, et cet imbécile a signé sa lettre de démission et s'est fait engagé dans le personnel roulant.

Alors, je ne vous demande pas la lune, mais M. McCrossan voudrait bien que cette affaire se règle, et je suppose qu'il en existe une bonne vingtaine qui sont dans le même cas. Pour l'amour de Dieu, ne pourriez-vous pas lui compter ses trois ans de service à l'étranger vu qu'il s'est engagé alors qu'il était adolescent? Ses états de services tant à la guerre qu'au CN sont irréfutables.

**M. LeClair:** Pour être bref, je vous répondrai que j'examinerais de nouveau ce cas-là.



## [Text]

**Mr. Benjamin:** I hope so. This time do more than look.

Now my second quickie: When the committee was in the Thompson and Fraser Valleys a couple of years ago, when we were in Kamloops the local citizenry told us about how the CNR was on shaky ground because of the instability of the soil. My colleague, the member from Kamloops—Shuswap, asked me to be good enough to raise this for him and I am happy to because I was out there on that trip. I understand you have over 200 damage claims from homeowners against CN that do not seem to have been greeted with a great deal of co-operation and enthusiasm. You people paid an independent inquiry into these claims, and the inquiry report recommended that at least the trains should slow down when they go through that part of town.

• 2030

Somebody in the CN was quoted in the press as saying you were not willing to accept responsibility for all the damage. Now, this is cracked foundations and wall boards and living room walls and so forth. What is cooking on that? Are you going to fight it in court? Are you going to do something about your shaky ground there?

**Dr. LeClair:** I think you are quite right. I think the member from the area has been having a long, long correspondence with us on that one, and again unfortunately, Mr. Lawless, who is the one who has been looking at this, is not with us. I do not know if Mr. Fletcher knows more about it than what we read here, but let me read to you two sentences here:

Individual letters to each claimant were mailed on January 24, 1986. A copy of the investigation team's inspection report has already been provided to each of the property owners. Subsequently, Transport Canada has appointed the National Research Council to make an independent evaluation of CN's analysis of the Kamloops vibration problem.

As you know, we had a consultant before.

The Kamloops lobby group and Mr. Nelson Riis, MP for Kamloops, were informed of that decision. The NRC is expected to contact CN within the next 10 days with respect to the evaluation of their further study.

This will be the third study that is done on this.

**Mr. Benjamin:** Would you provide the committee with what is in the CNR's business plan on branch lines for the whole country, not just western Canada, in terms of what you as corporate executives think would be desirable in the best interests of the corporation, by government dictates as a bottom-line syndrome, so that a lot of places across the country can know well ahead of time what it is you feel you need? Would you provide us with all the lines you think should be abandoned, mile by mile?

**Dr. LeClair:** Mile by mile may be difficult, but I will ask Mr. Fletcher to get as close as he can.

## [Translation]

**M. Benjamin:** Je l'espère et, cette fois-ci, ne vous contentez pas de l'examiner.

Ensuite, lorsque le comité s'est rendu dans les vallées de la Thompson et de la Fraser il y a environ deux ans, les habitants de Kamloops nous ont dit que les voies du CN n'étaient pas très stables en raison de l'état des sols. Mon collègue, le député de Kamloops—Shuswap, m'a demandé de bien vouloir vous poser cette question, et c'est avec plaisir que je le fais car je m'y suis rendu à l'époque. Je crois savoir que vous avez reçu plus de 200 demandes de dommages et intérêts de propriétaires de maisons et apparemment, le CN ne s'est pas montré très coopérant ou enthousiaste. Vous avez demandé à un bureau d'étude de faire enquête, et il a recommandé que les trains ralentissent au moins lorsqu'ils traversent cette partie de la ville.

Quelqu'un du CN aurait dit à un journaliste que le CN n'était pas disposé à accepter la responsabilité de tous ces dommages. Or, les fondations, les murs de ces maisons ont craqué. Qu'entendez-vous faire à ce sujet? Allez-vous porter l'affaire devant la justice? Allez-vous consolider vos voies?

**M. LeClair:** Vous avez tout à fait raison. Je crois que le député de la région entretient des relations épistolaires depuis longtemps avec le CN à ce sujet, et malheureusement, M. Lawless, qui s'est occupé de cette affaire, n'est pas ici aujourd'hui. Je ne sais pas si M. Fletcher en sait davantage que ce qui est écrit ici, mais permettez-moi de vous en citer deux phrases:

Des lettres ont été adressées personnellement à chaque demandeur le 24 janvier 1986. Chacun des propriétaires a reçu copie du rapport d'inspection de l'équipe chargée de l'enquête. De plus, le ministère des Transports a demandé au Conseil national de recherches d'évaluer l'analyse que le CN a faite de ce problème de vibration dans la région de Kamloops.

Comme vous le savez, nous avons demandé à un expert de faire une enquête.

Le groupe de pression de Kamloops et M. Nelson Riis, député de Kamloops, ont été informés de cette décision. Le Conseil national de recherches devrait se mettre en rapport avec le CN au cours des 10 prochains jours pour procéder à cette évaluation.

Ce sera la troisième étude de ce genre.

**M. Benjamin:** Pourriez-vous fournir au comité le plan d'entreprise du CN qui porte sur les lignes secondaires de l'ensemble du pays, et non pas simplement de l'ouest du Canada, et nous dire ce que la direction du CN estime être dans l'intérêt de la société, ce que le gouvernement a imposé, afin que les localités touchées puissent savoir bien à l'avance ce que l'avenir leur réserve? Pourriez-vous nous donner la liste détaillée, mille par mille, des lignes ferroviaires qui à votre avis, devraient être abandonnées?

**M. LeClair:** Il serait difficile de vous en fournir une liste détaillée, mille par mille, mais je demanderais à M. Fletcher de faire ce qu'il peut.

[Texte]

**Mr. Fletcher:** I think what you are asking is whether or not we have a strategic plan that would identify the future network, and the answer is no. We have our own views. They are largely dictated by the pie charts you saw earlier, where one-third of our network has less than 1 million gross tonne miles handed on it per year. We do have to pare back that network by a very significant amount, and not just for the benefit of the corporation, but to reduce the costs to all the Canadian freight shippers, because they are really bearing the cost of that network.

**Mr. Benjamin:** Then you want somebody else to feed your main line. Without that feeder system . . .

**Mr. Fletcher:** I think the evidence is that 90% of our traffic is already on the main line.

**Mr. Benjamin:** Yes, but how much of it came or could be coming from branch lines?

**Mr. Fletcher:** If it came from the branch line, it was shown on the other 60% on the pie chart, sir.

**Mr. Benjamin:** Okay. You should be getting some business back on those branch lines that you gave away back in the 1950s and 1960s.

Anyway, my final question is this. Let us make it semi-final.

**The Chairman:** All right. The flexible five have become a finite 10 minutes; but anyway, keep going at the moment.

**Mr. Benjamin:** Dr. LeClair, we met with VIA Rail this morning and went into their operations to some extent and—I am not going to get into any arguments with you—what they call surprise final billings and so forth. I thought they were a shock, not a surprise. But leave that aside for now. If we have a third round we will go into that.

• 2035

I want to know what you and the corporation think of the whole VIA Rail operation, aside from what you think you should be entitled to for letting the trains run on your track. What do you think of that whole operation. Do you think it could be run better, cheaper, more efficiently? Do you think there should be better service? Do you think you could do it better or not? Bare your soul.

**Mr. Clifford:** And do it in two minutes.

**The Chairman:** Do you think there is a future for passenger services in Canada?

**Mr. Clifford:** He is asking the wrong railroad company.

**Dr. LeClair:** Mr. Chairman, just on the surprise. We are shocked that they were surprised. That is our answer to that one.

**Mr. Benjamin:** On a point of order, Mr. Chairman.

[Traduction]

**M. Fletcher:** Vous nous demandez, je crois, si nous avons établi un plan stratégique qui nous donnerait une idée du réseau ferroviaire dans quelques années, et la réponse est non. Nous avons nos propres points de vue. Ces points de vue sont largement dictés par les diagrammes que vous avez vus tout à l'heure, où l'on constate qu'un tiers de notre réseau achemine moins d'un million de tonnes brutes par mille en un an. Nous allons devoir diminuer ce réseau de façon sensible, non pas dans le seul intérêt de la société, mais afin de diminuer les frais de l'ensemble des expéditeurs de fret au Canada, car ce sont eux qui en fait assument ces frais.

**M. Benjamin:** Vous voulez donc que quelqu'un d'autre alimente vos lignes principales. Sans ce réseau de lignes secondaires . . .

**M. Fletcher:** Nous avons déjà établi que 90 p. 100 de notre trafic passe déjà sur les lignes principales.

**M. Benjamin:** Oui, mais quel pourcentage de ce trafic provenait ou pourrait provenir des lignes secondaires?

**M. Fletcher:** Si ce trafic provenait des lignes secondaires, ce sont les 60 p. 100 restants qui figurent sur le diagramme dont je vous ai parlé.

**M. Benjamin:** Bien. Vous devriez pouvoir obtenir davantage de trafic sur ces lignes secondaires que vous avez cédées dans les années 1950 et 1960.

Cela dit, voici ma dernière question. Disons avant-dernière.

**Le président:** Bien. Les quatre ou cinq minutes que je vous avait accordées sont devenues dix minutes bien sonnées; mais continuez pour l'instant.

**M. Benjamin:** Monsieur LeClair, nous avons entendu la direction de VIA Rail ce matin, nous avons examiné leurs activités en profondeur et, je ne veux pas me bagarrer avec vous, mais ils nous ont parlé de ce qu'ils appellent des dernières factures surprise, etc. À mon avis, c'est plutôt un choc qu'une surprise. Mais laissons cela de côté pour l'instant. J'en reparlerai lors du troisième tour, le cas échéant.

Je voudrais savoir ce que le CN pense des activités de VIA Rail, exception faite de ce que vous estimez avoir droit en échange de l'utilisation par VIA Rail de vos voies. Que pensez-vous de toute cette affaire? Pensez-vous que VIA Rail pourrait être mieux exploité, de manière plus rentable et moins onéreuse? Pensez-vous que le service devrait être amélioré? Croyez-vous pouvoir mieux faire? Dites-nous tout.

**M. Clifford:** Et faites-le en deux minutes.

**Le président:** Pensez-vous qu'il faille continuer à offrir un service voyageurs au Canada?

**M. Clifford:** Il pose cette question à la mauvaise compagnie ferroviaire.

**M. LeClair:** Monsieur le président, à propos de cette surprise dont vous avez parlé, nous avons été choqués qu'ils aient été surpris. Voilà pour ce point.

**M. Benjamin:** Objection, monsieur le président.



*[Text]*

I do not want to mislead Dr. Le Clair, and I do not want anyone to construe that we were misled this morning.

VIA Rail told us that they assumed the decision of the CTC in 1983 would hold up for 1984-85, and that was the surprise.

**Dr. LeClair:** We thought that was very clear, that it was for 1983 only.

**The Chairman:** You answered the first part of that interesting question. I hope you can answer the second part almost as quickly.

**Dr. LeClair:** The other one is not a question of facts, it is a question of opinion.

**The Chairman:** That is right.

**Dr. LeClair:** I wonder if you would give us your permission not to answer that one.

We are now in the realm of opinion, talking about a sister Crown corporation. I would hope that you would not ask that question of VIA about us, and perhaps with your permission—

**The Chairman:** We did.

**Dr. LeClair:** —we might decline that.

If you have, I would like to find out what they said first.

**The Chairman:** I like your answers. The answers are getting shorter . . . I think that is a fair answer. Frankly, you answered my answer in that way.

**Mr. Benjamin:** Did I put that question the wrong way?

**The Chairman:** Mr. Clifford.

**Mr. Clifford:** Thank you very much, Mr. Chairman.

CN has made a major contribution to Expo 86. I think what you have done is outstanding, in terms of communicating, with Canadians and the rest of the world, the future of not only your corporation but the future of transportation and ideas as well. Congratulations.

More good news: the youth employment programs that you have personally undertaken in your corporation I admire greatly as the Chairman of our National Caucus Committee on Youth. I would like to—this is a short answer for him, Mr. Chairman—since I have heard about 1984, know how you did last year, in 1985, and how it is going in 1986. Do more young Canadians know about CN's interest in them and how are you communicating that?

I will give you the rest of my questions now. So I have said some good things about you, how forward thinking you are, and now that we are on that forward thrust . . . No, no, we are not running anywhere, Bill. I will be here as many days as they want to stay.

**Mr. Blaikie:** Will you cut out those tough questions?

*[Translation]*

Je ne veux pas induire M. LeClair en erreur, et je ne veux pas que quiconque pense que nous avons été induit en erreur ce matin.

VIA Rail nous a dit qu'ils pensaient que la décision prise par la Commission canadienne des transports en 1983 vaudrait également pour l'année 1984-1985, et c'est ce dont ils ont été surpris.

**M. LeClair:** Nous pensons que c'était très clair, que cette décision ne valait que pour l'année 1983.

**Le président:** Vous avez répondu à la première partie de cette question fort intéressante, et j'espère que vous pourrez répondre à la deuxième tout aussi rapidement.

**M. LeClair:** Elle ne porte pas sur des faits concrets, vous me demandez une opinion.

**Le président:** C'est exact.

**M. LeClair:** Je me demande si vous ne pourriez nous autoriser à ne pas y répondre.

Vous nous demandez une opinion, vous nous demandez de dire ce que nous pensons d'une société de la Couronne soeur. J'espère que vous n'avez pas posé cette question à VIA, et avec votre permission . . .

**Le président:** Nous l'avons fait.

**M. LeClair:** . . . nous préférierions ne pas y répondre.

Si vous leur avez posé cette question, j'aimerais savoir auparavant ce qu'ils ont dit de nous.

**Le président:** J'aime la façon dont vous répondez. Les réponses deviennent de plus en plus courtes . . . j'accepte votre réponse. Vous avez ainsi répondu à ma réponse.

**M. Benjamin:** Ai-je mal posé cette question?

**Le président:** M. Clifford.

**M. Clifford:** Merci infiniment, monsieur le président.

La contribution du CN à l'exposition universelle de 1986 a été énorme. Ce que vous avez fait est remarquable, vous avez réussi à communiquer aux Canadiens et au reste du monde l'avenir, non seulement de votre société mais des transports et des idées en général. Toutes mes félicitations.

Autre bonne nouvelle: en ma qualité de président de notre comité du caucus national sur la jeunesse, je vous félicite des programmes d'emploi pour les jeunes que vous avez lancés au CN. Vous nous avez déjà parlé de l'année 1984, et j'aimerais savoir, et sa réponse sera nécessairement courte, monsieur le président, quels résultats ont donné ces programmes en 1985 et qu'entendez-vous faire en 1986? Un plus grand nombre de jeunes Canadiens savent-ils que vous vous intéressez à eux et comment leur transmettez-vous ce message?

Je vais vous donner le reste de mes questions dès maintenant. Alors, je vous ai adressé des félicitations, je vous ai dit que vous songiez à l'avenir, et puisque nous parlons de l'avenir . . . Non non, nous n'allons nulle part, Bill. Je resterai ici tant et aussi longtemps qu'ils voudront rester.

**M. Blaikie:** Allez-vous cessé de poser toutes ces questions difficiles?

[Texte]

**Mr. Clifford:** All right.

Now, since we are on future orientation, the bad news that we received in London—I talked about this earlier this afternoon. Are we going to hear more bad news down in southwestern Ontario? Will we see various facilities removed or demolished, which might have a functional value at a later date, only because you never thought about it, never planned for it? Is there concern about which capital costs are going to have to be supported elsewhere to duplicate what London already has in place? Remember now, we have been with you for a long time. We have developed what we thought was a great rapport, although we kind of wonder about this now. Our trust is eroding a little bit, Doctor. Perhaps you can give me some answers about the future. I would like to know... I could go on: What is CN going to be like in 1990 and 2000?

• 2040

In the light of your 7% attrition rate—I worked it out, I could be wrong; my mathematics never were number one in the world—I think if you could just postpone all those bad things you said for London for two years I would have the 83 jobs back again through attrition; and my people would not mind going to different parts of Canada. So would it be possible for us not to be so hasty here, since you do not have an economic study done anyway, and to hold on for two years?

**Dr. LeClair:** Three short answers, Mr. Chairman. The youth employment program is doing very well. This is the second year. We have a full complement. Quite a few of these youngsters now are getting jobs elsewhere because of the experience they got in our place. Some of them we are taking ourselves, because they are very good and they compete when we have new jobs and they make it.

Finally, about whether everybody knows, with no formal publicity, in the first three months of this we had 6,000 applicants. That gives you a feel for how much of a need there is. Our disappointment is that despite our efforts we have not been able to convince many other companies to do the same. That has been the disappointing part of that, because ours is just a drop in the ocean for youth unemployment.

On the other questions, whether there will be more bad news, the question of the function and value that later may be still there, the capital cost, the 7% attrition rate, Mr. Fletcher will answer those.

**Mr. Fletcher:** More bad news... I would say yes. You will notice that 14,000 people are to be reduced from the CN corporation. CN Rail's portion of that is 10,500. A series of continuing studies are going on all across the country to reduce our cost base, and I could not sit here tonight and say there would not be further bad news for western Ontario or any part of the country—southern Ontario; my home town.

[Traduction]

**M. Clifford:** Très bien.

Alors, puisque nous parlons de l'avenir, nous avons reçu de très mauvaises nouvelles de London et j'en ai parlé un peu plus tôt cet après-midi. Est-ce que ces mauvaises nouvelles vont continuer à s'accumuler dans le sud-ouest de l'Ontario? Diverses installations seront-elles abandonnées ou démolies, installations qui plus tard pourraient être utiles et ce, uniquement parce que vous n'y auriez pas pensé, vous n'auriez pas dressé de plans? Vous demandez-vous quels capitaux vous allez devoir investir ailleurs pour faire ce que London fait déjà? Souvenez-vous, nous vous avons accordé notre soutien. Nous avons développé de bons rapports, croyons-nous, même si nous nous posons des questions maintenant. Notre confiance a des limites, M. LeClair. Peut-être pourriez-vous me donner votre vision de l'avenir. J'aimerais savoir... Je pourrais continuer: à quoi ressemblera le CN en 1990 ou en l'an 2000?

Vos départs naturels sont de l'ordre de 7 p. 100, et j'ai fait des calculs, mais je pourrais me tromper, car je n'ai jamais eu de prix d'honneur en mathématiques, et je crois que si vous pouviez reporter toutes ces mauvaises nouvelles que vous nous annoncez pour London de deux ans, vous n'auriez pas à licencier ces 83 personnes en raison des départs naturels et elles ne verraient aucun inconvénient à déménager dans d'autres régions du Canada. Alors ne pourrions-nous pas attendre un peu, puisque vous n'avez pas effectué d'étude économique de toute façon, et attendre deux ans?

**M. LeClair:** Trois réponses très brèves, monsieur le président. Notre programme d'emploi destiné aux jeunes se porte très bien, merci. Il entre dans sa deuxième année et les effectifs ont été atteints. Un grand nombre de ces jeunes obtiennent des emplois ailleurs en raison de l'expérience qu'ils ont accumulée chez nous. Nous en engageons certains, car ils sont très compétents; ils se portent candidats aux postes vacants et ils réussissent en général.

Enfin, sans publicité officielle, nous avons reçu 6,000 demandes au cours des trois premiers mois. Vous voyez ainsi à quel point ces programmes sont nécessaires. Ce qui nous déçoit, c'est que malgré nos efforts, nous n'avons pas réussi à convaincre beaucoup d'autres compagnies de nous emboîter le pas. Voilà l'aspect le plus décevant de cette affaire, car notre programme d'emploi pour les jeunes ne représente qu'une goutte dans un verre d'eau.

Vous m'avez demandé si d'autres mauvaises nouvelles seront annoncées et je demanderais à M. Fletcher de bien vouloir répondre à vos autres questions sur les installations, les capitaux à investir, les départs naturels et ainsi de suite.

**M. Fletcher:** Y aura-t-il davantage de mauvaises nouvelles... Je répondrais oui. Vous constaterez que le CN devra réduire ses effectifs de 14,000 personnes. Les services ferroviaires du CN devront se délester de 10,500 personnes. Nous procédons à toute une série d'études dans tout le pays pour essayer de réduire nos coûts de base et je vous mentirais si je vous disais qu'il n'y aura plus de mauvaises nouvelles en provenance de l'ouest de l'Ontario, de toute autre région du pays, ou du sud de l'Ontario d'où je viens.



[Text]

**Mr. Clifford:** They will not even want to know where you are from when this is all over.

**An hon. member:** And he will not admit it, either.

**Mr. Fletcher:** In facilities, we have 8,000-plus buildings in Canadian National. Our maintenance costs last year for those buildings were in excess of \$100 million. Many of them are of the vintage and condition of the London roundhouse, which I am sure you are familiar with, and those kinds of facilities will disappear as we rationalize our costs.

There is no additional capital cost for transferring the work from London to other centres. The inspection work is going to Toronto. In 1963, when we built the new yard in Toronto, we built a major maintenance facility there that has been working only 8 hours a day, 5 days a week, for the last 22, 23 years. We will be consolidating that work into that facility, which is a highly productive facility with a very low overhead. So no capital investment is associated with those transfers.

The 7% . . . as I said earlier, if we could wave a magic wand and make people go where the vacancies are and cut units through attrition, we would certainly love to do it. But you cannot cross craft lines. You have resistance to geographical location in spite of some benefits for moving. So there will be lay-offs, and we cannot avoid them. But we will continue to use attrition in every place we can possibly do it.

I would perhaps quote one short example. We recently had some lay-off notices issued in Niagara Falls, involving 63 people, I think it was, and of the 63 people, only 2 ended up on unemployment insurance, and they did that by choice because they resisted a move elsewhere. That is the sort of thing we have been able to accomplish.

**Mr. Clifford:** The youth program is marvelous. Can you just tell us . . . because if you are doing this, you are going to be the only corporation in Canada doing this, so I want you to say it publicly, if you are. With what you are doing, with what you are offering these young people, this experiential program for two years, do you have a longitudinal study? Do you know where they go when they are finished that experience?

**Dr. LeClair:** It is a three-year program—

**Mr. Clifford:** Right. It is even longer.

**Dr. LeClair:** —and we are only into the second year of the program, so we have not done any data as to what happens after they complete it. But we can tell you that before the first three years, already a significant proportion of them—significant to our mind; I can get the exact figures—are finding jobs.

The failure rate is almost nil. That was the surprise. These youngsters who come in, of course they are well chosen, they sign a contract because they have to abide by the rules, and I think the last time I heard about it only one had left the

[Translation]

**M. Clifford:** Ils ne voudront sûrement pas savoir d'où vous venez lorsque tout ceci sera terminé.

**Une voix:** Et il ne l'admettra pas, non plus.

**M. Fletcher:** Le CN compte 8,000 installations et plus. L'année dernière, nos frais d'entretien se sont élevés à plus de 100 millions de dollars. Beaucoup d'entre eux sont dans le même état et datent de la même époque que la rotonde de London, que vous connaissez tous, j'en suis sûr, et ces installations devront être démolies à mesure que nous rationaliserons nos coûts.

Le transfert des activités de London à d'autres centres ne coûteront pas un sou. Les services d'inspection sont transférés à Toronto. En 1968, lorsque nous avons construit la nouvelle gare de Toronto, nous y avons également construit un important bâtiment réservé à l'entretien qui ne roule que 8 heures par jour, 5 jours par semaine, depuis les 22 à 23 dernières années. Ces travaux y seront donc transférés, car ce bâtiment est très rentable et les frais généraux y sont très peu élevés. Ainsi, ce transfert ne coûtera rien.

Quant au départ naturel, comme je l'ai dit antérieurement, si nous pouvions agiter les baguettes magiques et muter les gens là où il existe des postes vacants et réduire les unités grâce aux départs naturels, nous le ferions avec grand plaisir. Mais à chacun son métier. De plus, certains ne veulent pas être mutés dans d'autres régions du pays malgré les avantages que présentent ces mutations. Nous procéderons donc à des licenciements car nous pouvons les éviter. Mais nous continuerons à tabler sur les départs naturels chaque fois que nous le pourrons.

Permettez-moi de vous donner un tout petit exemple. Récemment, nous avons envoyé des avis de licenciement à 63 personnes de la région de Niagara Falls et sur ces 63 personnes, seuls deux ont dû s'inscrire sur les listes d'assurance chômage, car elles ne voulaient pas être mutées ailleurs. Voilà ce que nous avons réussi à faire.

**M. Clifford:** Ce programme destiné aux jeunes est absolument extraordinaire. Pourriez-vous nous dire . . . car si vous faites cela, vous allez être la seule société au Canada à le faire, alors je voudrais que vous le disiez publiquement. Suivez-vous ceux qui passent par ce programme expérimental de deux ans? Savez-vous où ces jeunes vont lorsqu'ils ont fini chez vous?

**M. LeClair:** Ce programme est de trois ans . . .

**M. Clifford:** C'est exact. Il est même plus long que je ne le pensais.

**M. LeClair:** . . . et nous n'entamons que la deuxième année de ce programme, si bien que nous ne pouvons pas vous dire ce qu'ils font après. Cependant, nous pouvons vous dire qu'un nombre important de ces jeunes, appréciable à notre avis, et je pourrais vous donner les chiffres exacts, si vous le désirez, trouvent des emplois.

Le taux d'échec est pratiquement nul et cela nous a beaucoup surpris. Ces jeunes sont évidemment triés sur le volet, ils signent un contrat car ils doivent respecter les règlements et je crois que d'après ce que j'ai entendu, seul un jeune sur les 120

[*Texte*]

program out of the 120 the first year. I do not know exactly about the second year.

• 2045

Again, we are very, very surprised; when you look at it, to us it is one tenth of 1% of our payroll. That is very small. It is big money, but it is small to us in terms of the total, and we are extremely surprised that very, very few companies have decided to do this. We are surprised so many have not decided to do it.

**Mr. Clifford:** Maybe they will when they know about it.

**Dr. LeClair:** We have had a meeting. For example, I have had the Governor General invite 50 COs at lunch to explain to them that program. And the response was not that encouraging.

**Mr. Clifford:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Clifford. Mr. Tobin.

**Mr. Tobin:** Thank you very much, Mr. Chairman. Mr. Chairman, I want to ask Dr. LeClair a number of questions which can be answered, I hope, quickly.

Mr. Chairman, the first question is with respect to the Moncton shops. Will Dr. LeClair and the board be seeking the Minister's concurrence on the report, the decision of the board, or informing the Minister of the board's decision with respect to the report?

**Dr. LeClair:** Mr. Chairman, I think that this can only be answered by saying we will be informing the Minister and then we will take it from there, depending on his reaction obviously. But we will be informing the Minister.

**Mr. Tobin:** Okay. That is very helpful. Then I am to understand the matter is obviously not cast in stone prior to consultation with the Minister.

**Mr. Le Clair:** Oh, no.

**Mr. Tobin:** Not at all. That is important.

**The Chairman:** Replied in the negative, yes.

**Mr. Tobin:** Yes, just for the record, he nodded: "Oh, no, the Minister will be consulted and will agree before we proceed." So the Minister's agreement is necessary.

**The Chairman:** No, he did not say that. No, no. So do not nod again.

**Some hon. members:** Oh, oh!

**The Chairman:** I mean, either say yes or no, so we do not have any problems in the record.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I think Dr. LeClair is not giving anything away in indicating that the Minister of Transport, being the able and competent Minister that he is who keeps a grip on everything he is responsible for, is certainly going to be

[*Traduction*]

que nous avons recrutés la première année est parti. Je ne peux pas vous donner de chiffres à propos de la deuxième année.

Là encore, nous sommes très, très surpris; ce programme représente un dixième de 1 p. 100 de nos charges salariales, ce qui est infime. C'est beaucoup d'argent, mais c'est très peu par rapport au total et nous sommes extrêmement surpris qu'un nombre infime de compagnies ait décidé de nous emboîter le pas. Nous sommes surpris que tant aient décidé de ne pas offrir de programmes de ce genre.

**M. Clifford:** Peut-être se décideront-elles lorsqu'elles en auront davantage de détails.

**M. LeClair:** Nous avons eu une réunion. Par exemple, j'ai demandé au gouverneur général d'inviter 50 directeurs de compagnies à déjeuner pour leur expliquer ce programme et je dois dire, que leur réaction n'a pas été très encourageante.

**M. Clifford:** Je vous remercie, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Clifford. Monsieur Tobin.

**M. Tobin:** Je vous remercie, monsieur le président. Monsieur le président, j'aimerais poser à M. LeClair une série de questions auxquelles il pourra répondre rapidement, je l'espère.

Ma première question porte sur les ateliers de Moncton. M. LeClair et son conseil d'administration demandera-t-il au ministre d'entériner la décision prise par le conseil ou en informera-t-il le ministre?

**M. LeClair:** Monsieur le président, tout ce que je puis dire pour l'instant, c'est que nous informerons le ministre de la décision qui sera prise et nous verrons ensuite, en fonction de sa réaction. Mais il ne fait aucun doute que nous informerons le ministre.

**M. Tobin:** Bien. C'est très bien. Alors, je puis en conclure que cette décision ne sera pas gravée dans la pierre tant que le ministre n'aura pas été consulté.

**M. LeClair:** Oh, non.

**M. Tobin:** Pas du tout. C'est important.

**Le président:** Il a dit non, mais c'est oui.

**M. Tobin:** Oui, pour rétablir les faits, il a hoché de la tête en disant: «Oh, non, le ministre sera consulté et acceptera cette décision avant que nous ne fassions quoi que ce soit». Ainsi, le ministre doit approuver cette décision.

**Le président:** Non, il n'a pas dit cela. Non, non. Alors ne hochez plus de la tête.

**Des voix:** Oh, oh!

**Le président:** Je veux dire, dites soit oui soit non, pour qu'il n'y ait pas de problème de compte rendu.

**M. Tobin:** Monsieur le président, je crois que M. LeClair ne dévoile pas de secret en disant que le ministre des Transports, étant un ministre compétent qui connaît à fond ses dossiers, cherchera à savoir quelle décision a été prise par le CN et



[Text]

aware and will seek to concur in any decision by CN that will have a dramatic impact on any region of this country before such an announcement will either become public or policy pursued or put into practice. I do not think that would be a surprise to anybody here; I think Dr. LeClair simply confirmed that.

Now, next question. We now have before us in another committee Bill C-88, CN Marine Inc., setting up CN Marine and renaming the company Marine Atlantic Inc. and putting into law what has already happened in practice.

CN, as I understand it, still has a holding company called CNM Inc., which is Canadian National Marine Incorporated. I find it passing strange that CN, the railway company, having been divested of CN Marine Inc., now to be called Marine Atlantic Inc., the water transport company, ferry company, would still retain within CN Rail a marine-related company. Why is that, and basically can you outline quickly what holdings CNM Inc. has and why have they not gone to CN Marine?

**Dr. LeClair:** CNM Inc., and Mr. Masse will give the details, is extremely small. We were asked to do this some time ago, to separate this from the CN Marine so that there would be no conflict of interest. CNM Inc. looks after very, very small—

**Mr. Tobin:** But that was before Bill C-88. This goes back historically to 1979.

**Dr. LeClair:** Oh, yes, that was four or five years old—1979, that is right—and Mr. Masse can tell you what is in CNM Inc. at this time and in the overall scheme of things is relatively insignificant. And I am anticipating your question, if CN Marine would like to take that over, the answer, as far as we are concerned would be yes.

**Mr. Y. Masse:** Okay. We operate a service for the Province of New Brunswick and the Bay of Fundy—

**Mr. Tobin:** Irving interests—

**Mr. Y. Masse:** —and CNM Inc. coastal service was leasing a ship for that operation which is currently being operated—

**Mr. Tobin:** By Irving.

**Mr. Y. Masse:** —by CN Marine de facto, not legally, de facto, and our intention is to transfer and negotiate a transfer of that operation to Marine. In my view we have no business to be in that operation any more in the future.

• 2050

**Mr. Tobin:** So the intention is to transfer CNM Inc.—

**Mr. Y. Masse:** No, to transfer Coastal Transport—

**Mr. Tobin:** —wholly to Marine... Well, what happens to the St. John's shipyard, which is also held?

**Mr. Y. Masse:** CNM Inc. is a holding company dockyard in St. John's. It was mentioned this afternoon. What we want to

[Translation]

l'acceptera, décision qui entraînera de véritables bouleversements dans toutes les régions du pays, avant que cette décision soit rendue publique ou qu'elle soit mise en application. Je crois que personne ici n'en serait surpris; M. LeClair a simplement confirmé ce fait.

Je passe maintenant à ma question suivante. Un autre comité examine le bill C-88, qui porte sur CN *Marine Inc.*, et qui a pour but de substituer le nom Marine Atlantique S.C.C. à celui de *CN Marine Inc.* et enchâsser dans la loi ce qui existe déjà dans la pratique.

Le CN, si je comprends bien, possède toujours une société de portefeuille dénommée CNM Inc., soit *Canadien National Marine Incorporated*. Je trouve étrange que le CN, compagnie ferroviaire, ayant cédé *CN Marine Inc.*, qui devient Marine Atlantique S.C.C., une compagnie de traversiers, conserve en son sein une compagnie maritime. Pourquoi? D'autre part, pourriez-vous nous dire rapidement quelles participations détient CNM Inc. et pourquoi n'ont-elles pas été cédées à CN Marine?

**M. LeClair:** La compagnie CNM Inc., et M. Masse vous donnera davantage de détails, est très petite. C'est ce qu'on nous avait demandé il y a déjà quelque temps, de dissocier cette société de CN Marine pour qu'il n'y ait pas de conflit d'intérêt. Le CNM Inc. s'occupe de très petites...

**M. Tobin:** Mais c'était avant que bill C-88 ne soit présenté. Cela remonte à l'année 1979.

**M. LeClair:** Oh, oui, cela remonte à quatre ou cinq ans, en 1979, vous avez raison, et M. Masse peut vous dire ce que détient CNM Inc. à l'heure actuelle, mais c'est très peu de chose vu l'ensemble. Et j'anticipe la question que vous allez me poser: si CN Marine voulait racheter cette société, la réponse serait oui pour notre part.

**M. Y. Masse:** Bien. Nous assurons un service entre la province du Nouveau-Brunswick et la Baie de Fundy...

**M. Tobin:** Qui appartient à la société Irving...

**M. Y. Masse:** ... et les services côtiers de CNM Inc. louaient un traversier exploité à l'heure actuelle...

**M. Tobin:** Par la société Irving.

**M. Y. Masse:** ... par CN Marine en fait, non pas légalement mais *de facto*, et nous avons l'intention de négocier la cession de cette activité à CN Marine. À mon avis, nous n'avons plus à exercer ce genre d'activité.

**M. Tobin:** Vous avez donc l'intention de céder CNM Inc. ...

**M. Y. Masse:** Non, de céder le transport côtier...

**M. Tobin:** ... à CN Marine dans son intégralité... Dans ce cas, qu'advient-il du chantier naval de Saint Jean, que détient aussi cette société?

**M. Y. Masse:** La CNM Inc. détient effectivement le chantier naval de Saint-Jean, c'est ce qui a été dit cet après-midi. Ce que nous voulons faire, c'est le céder au ministère des

[*Texte*]

do is transfer it to Transport Canada for its assignment to CN Marine, hopefully sometime in 1986.

**Mr. Tobin:** Can you tell us what the current financial position of that dockyard is? Is it making any money?

**Mr. Y. Masse:** It was mentioned this afternoon, Mr. Tobin; I think it loses between \$3 million and \$4 million a year and it is on our books for \$26.9 million.

**Mr. Tobin:** That is \$26.9 million debt.

**Mr. Y. Masse:** That is the value of the assets.

**Mr. Tobin:** Oh, the assets, I see, and losing \$3 million to \$4 million a year.

**Mr. Y. Masse:** Right.

**Mr. Tobin:** NOW, how is that to affect the operation of CN Marine, if that asset is transferred as it currently stands?

**Mr. Y. Masse:** Presumably, there would be a likelihood then that they could get some of their own ships maintained in their own dockyard, if they own it.

**Mr. Tobin:** My colleague has asked me to ask how much CN Route is on your books for, in assets?

**Mr. Y. Masse:** That is what Mr. Deegan, I think, could answer; \$46 million.

**Mr. Tobin:** A company with assets of \$46 million accumulates \$350 million in losses? That is surprising.

**Dr. LeClair:** From 1978 to 1985. This is book value we are talking about.

**Mr. Tobin:** Yes, I understand that.

**Dr. LeClair:** It has been depreciated to that amount.

**Mr. Tobin:** Yes. Mr. Chairman, one other question, and I am finished; I understand that Mr. LeClair would attempt to consult during the supper period to answer a question I put earlier. The question was with respect to the Newfoundland railway and the losses attributed to TerraTransport that are really a function of the railway operating—and I do not want to get into a debate about this term—according to the CTC, at non-compensatory rates, which I think the railway has done as a result of its obligation, or the government's obligation, to provide the Maritime Freight Rate in Newfoundland. I wanted to know what part of the losses assigned to TerraTransport—some figures are bounced around roughly \$50 million a year, but \$40 million by others—are a direct result of what you would regard as an artificially low freight rate imposed as a public duty on the company versus an operating loss that would normally be accrued if you were charging the so-called competitive rate?

**Dr. LeClair:** Mr. Chairman, I think Mr. Tobin is right. We did consult; we even phoned Mr. Peter Clarke in Moncton and I think Mr. Masse is ready to answer those questions, hopefully.

[*Traduction*]

Transports, qui le cédera à CN Marine, à un moment donné en 1986, nous l'espérons.

**M. Tobin:** Pouvez-vous nous dire dans quelle situation financière se trouve ce chantier naval? Est-il rentable?

**M. Y. Masse:** On en a parlé cet après-midi, monsieur Tobin; son déficit annuel est de l'ordre de 3 millions à 4 millions de dollars, et nos livres le consignent à 26.9 millions de dollars.

**M. Tobin:** La dette est donc de 26.9 millions de dollars.

**M. Y. Masse:** Non, c'est ce qu'il vaut.

**M. Tobin:** Oh, je vois, et il perd donc de 3 millions à 4 millions de dollars par an.

**M. Y. Masse:** C'est cela.

**M. Tobin:** Dans ce cas, quelles seront les répercussions sur CN Marine si ce bien lui est cédé sous sa forme actuelle?

**M. Y. Masse:** Je suppose que l'entretien de leurs navires pourrait se faire dans leur chantier naval, s'ils en sont propriétaires.

**M. Tobin:** Mon collègue m'a prié de vous demander combien vaut CN Route.

**M. Y. Masse:** M. Deegan pourrait répondre à cette question, je crois; c'est de l'ordre de 46 millions de dollars.

**M. Tobin:** Une compagnie valant 46 millions de dollars accumule donc des pertes de 350 millions de dollars? C'est surprenant.

**M. LeClair:** De 1978 à 1985. Il s'agit de sa valeur comptable.

**M. Tobin:** Oui, je sais.

**M. LeClair:** Cette somme représente la valeur de l'amortissement.

**M. Tobin:** Oui. Monsieur le président, il ne me reste qu'une question; M. LeClair m'a dit qu'il essaierait pendant le dîner de rassembler les renseignements voulus à une question que je lui avais posée. Cette question portait sur les chemins de fer de Terre-Neuve et les pertes attribuées à Terra Transport, pertes imputables au fait que, selon la Commission canadienne des transports, ces chemins de fer ne bénéficient pas de tarifs compensatoires, en raison de l'obligation qui lui est faite d'offrir à terre-Neuve le taux de transport des marchandises en vigueur dans les provinces maritimes. Je voulais savoir quelle part des pertes attribuées à Terra Transport, certains parlent de 50 millions de dollars par an, d'autres de 40 millions de dollars, sont imputables au fait que le gouvernement vous impose un tarif fret artificiellement peu élevé et non à une perte d'exploitation que vous subiriez si vous demandiez le tarif dit concurrentiel?

**M. LeClair:** Monsieur le président, M. Tobin a raison. Nous avons procédé à certaines consultations; nous avons même téléphoné à M. Peter Clarke à Moncton, et je crois que M. Masse est maintenant prêt à vous répondre, du moins je l'espère.



[Text]

**Mr. Y. Masse:** Mr. Tobin, I think you asked whether the traffic being handled in Newfoundland could get the MFRA, which is the shipments of commodities outside of the territory—

**Mr. Tobin:** That is right.

**Mr. Y. Masse:** They do, and also they get the benefit of the intra subsidy, and that has been averaging \$1 million to \$1.2 million per year.

The CTC, as you are aware, forced—

**Mr. Tobin:** On February 14.

**Mr. Y. Masse:** —forced Canadian National last year to increase its rates above what we were determining were the market rates. As a result of those higher rates we are suffering traffic attrition, and we have estimated that to be in the order of \$3 million or 10%. In so far as the loss is concerned, I think you would suspect, and you would know, that there is not enough traffic being handled in Newfoundland to make the railway a paying proposition. The market could not justify a rate to even break even on that operation.

**Mr. Tobin:** One last question, Mr. Chairman, and I am finished. Let me ask this question. I think, given everything that Dr. LeClair has said earlier, given the references to rationalization, to abandoning lines that are not paying, pointing out that 30% of their lines are carrying 1% of the traffic, and so on, what happens to CN's line east of Truro, Nova Scotia, assuming the Government of Canada and the Government of Newfoundland, and the Minister made that quite clear, negotiate an end of the Newfoundland railway?

I guess what I am saying to you is that the line between Truro and Sydney, Nova Scotia, in my judgment, given the criteria you have laid out in terms of volume of traffic and so on, exists primarily to service Newfoundland I am saying that the line between Truro and Sydney services Newfoundland. That is the reason it is there.

• 2055

**Dr. LeClair:** It is a very important question. I would like to answer that one well, if I could.

**Mr. Tobin:** Please.

**Dr. LeClair:** I would like both Mr. Fletcher and Mr. Morin to contribute in that answer because it is important. That is the crux of the problem.

**Mr. Fletcher:** The line east of Truro towards Sydney has quite a bit of industrial traffic on it. Sysco and Hawker Siddeley are a couple of the big ones. Not all traffic, if it went container, would necessarily abandon Sydney, and on that score perhaps Mr. Morin is more of an authority.

**Mr. Morin:** Perhaps I should make some comment, and I have to go back to the earlier response about the traffic to and

[Translation]

**M. Y. Masse:** Monsieur Tobin, je crois que vous nous avez demandé si les marchandises acheminées à Terre-Neuve pouvaient bénéficier du taux de transport des marchandises en vigueur dans les provinces maritimes, c'est-à-dire à l'extérieur de Terre-Neuve...

**M. Tobin:** C'est bien cela.

**M. Y. Masse:** C'est effectivement le cas, et cette province bénéficie également de subventions internes, qui se situent aux alentours de un million de dollars à 1.2 million de dollars par an.

Comme vous le savez, la Commission canadienne des transports a obligé...

**M. Tobin:** Le 14 février.

**M. Y. Masse:** ... le Canadien National l'année dernière à augmenter ses tarifs et à les fixer à un taux supérieur à ceux que le marché dictait, à notre avis. Ces tarifs plus élevés ont entraîné une baisse du trafic, ce qui nous coûte environ 3 millions de dollars, soit 10 p. 100 de nos revenus. Quant aux pertes, je suppose que vous savez que le trafic n'est pas assez important à Terre-Neuve pour que les chemins de fer soient rentables. Le marché ne pouvait pas justifier des tarifs qui nous auraient même permis de rentrer dans nos frais.

**M. Tobin:** Une dernière question, monsieur le président, et ce sera tout. Compte tenu de ce que M. LeClair a dit antérieurement, lorsqu'il a parlé de la rationalisation, de l'abandon de lignes non rentables, lorsqu'il a dit que 1 p. 100 du trafic était acheminé sur 30 p. 100 de leurs voies, et j'en passe, qu'advient-il de la voie du CN située à l'est de Truro en Nouvelle-Écosse, en supposant que le gouvernement du Canada et le gouvernement de Terre-Neuve—et le ministre n'a pas mâché ses mots—négocient l'abandon des chemins de fer à Terre-Neuve?

Compte tenu de ce que vous avez dit à propos du volume et ainsi de suite, la ligne Truro-Sydney en Nouvelle-Écosse n'existe en grande partie, à mon avis, que pour desservir Terre-Neuve. Je dis que la ligne Truro—Sydney dessert Terre-Neuve. C'est la raison pour laquelle elle existe.

**M. LeClair:** Votre question est très importante. J'aimerais y répondre bien, si possible.

**M. Tobin:** Je vous en prie.

**M. LeClair:** Je demanderai à M. Fletcher et à M. Morin d'y répondre également, car elle est importante. Elle est capitale.

**M. Fletcher:** La ligne Truro—Sydney transporte beaucoup de marchandises. Sysco et Hawker Siddeley sont deux des grosses compagnies qui utilisent cette ligne. Si le transport se faisait par conteneur, la ligne Sydney ne serait pas nécessairement abandonnée, et à ce sujet, M. Morin est peut-être mieux qualifié pour vous donner davantage de détails.

**M. Morin:** Permettez-moi une observation, et je voudrais revenir sur ce qui a été dit tout à l'heure à propos du trafic en

**[Texte]**

from Newfoundland. It costs more money for us to move traffic to and from Newfoundland via North Sydney and the gulf service; in fact, we can move it more cheaply via Halifax to Newfoundland.

One of the problems in trying to deal with the handling of traffic into Newfoundland and from Newfoundland and trying to live within the section 276 compensatory rate problem is the problem of trying to move it through the gulf and support the traditional route and still trying to stay in the business. It is a quandary we are in, so to the extent that we have to move the traffic via Halifax in order to stay in it, we are doing so.

**Mr. Tobin:** Yes, but that does not answer my question, and I ask it again. I understand you say there are two heavy industrial users in Cape Breton. That is taken, but given the criterion that CN itself has laid down that routes to the extent possible should be contributing to the national network, given that east of Truro, Nova Scotia, that line is there in large part because there is a line in Newfoundland and you need the connection to Sydney, what happens once the Newfoundland railway goes to the line east of Truro? What is likely to happen?

**Mr. Morin:** That is a hypothetical question, so perhaps I can at least attempt to give you a hypothetical answer.

**Mr. Tobin:** It is better than no answer.

**Mr. Morin:** At this moment in time we do not believe that line to be non-compensatory, so we would not be applying for its abandonment. Until such time as there is more information, we could not give a different answer.

**The Chairman:** Mr. Fletcher answered in a little different way than you interpreted it, Mr. Tobin. He said there were industrial users on that line. You said there were only two; there are many more, at least to my knowledge.

**Mr. Tobin:** I would argue that there are industrial users in the Newfoundland railway, and if the same criterion would apply to Cape Breton, why not apply it to the Newfoundland railway? But the chairman is from Nova Scotia and I am not, so—

**The Chairman:** No, no, all I am saying is that you said he said there were only two; he said there was use—

**Mr. Tobin:** He said two major ones.

**The Chairman:** —of the line east of Truro and there are others.

**Mr. Tobin:** I do not think they should abandon Truro at all.

**The Chairman:** No one has suggested they are at the moment.

**Mr. Tobin:** At the moment.

**The Chairman:** Anyway, we have been 13 minutes. Mr. Blaikie is next.

**[Traduction]**

provenance et à destination de Terre-Neuve. Il est plus rentable de faire passer le trafic à destination de Terre-Neuve par Halifax que par North Sydney et la région du golfe.

Le problème qui se pose à propos du trafic en provenance et à destination de Terre-Neuve, puisqu'il faut respecter le tarif compensatoire prévu à l'article 276, est qu'il faut le faire passer par le golfe, continuer à emprunter les voies traditionnelles et essayer d'être rentable. C'est un véritable casse-tête, et si nous devons passer par Halifax pour être rentable, c'est ce que nous faisons.

**M. Tobin:** Oui, mais cela ne répond pas à ma question, et je vais la reposer. Vous dites que deux grosses compagnies se servent de cette ligne au Cap-Breton. Bien. Mais puisque le CN a posé comme condition que, dans la mesure du possible, les voies ferroviaires ne pèsent pas sur le réseau national, puisque la ligne Truro—Sydney existe parce qu'il existe des voies ferroviaires à Terre-Neuve, et que vous avez besoin de cette correspondance à Sydney, que se produira-t-il à partir de Truro?

**M. Morin:** C'est une question hypothétique, et j'essaierai au moins de vous donner une réponse tout aussi hypothétique.

**M. Tobin:** C'est mieux que rien.

**M. Morin:** À l'heure actuelle, nous ne pensons pas que cette ligne soit non compensatoire, si bien que nous ne demanderons pas à ce qu'elle soit abandonnée. Nous ne pourrions pas vous donner de réponse autre tant que nous n'aurons pas davantage de renseignements en main.

**Le président:** M. Fletcher n'a pas répondu tout à fait de la même façon que vous, monsieur Tobin. Il a dit que des compagnies utilisaient cette ligne. Vous avez dit qu'il n'y en avait que deux; or, à ma connaissance, il y en a beaucoup d'autres.

**M. Tobin:** Il existe des compagnies qui se servent des voies ferroviaires à Terre-Neuve également, et si ce critère s'applique au Cap-Breton, pourquoi ne pas l'appliquer également à Terre-Neuve? Mais le président est originaire de Nouvelle-Écosse, pas moi, si bien que...

**Le président:** Non, non, je soulignais seulement que vous avez dit que, selon lui, il n'en avait que deux; il a dit que des compagnies...

**M. Tobin:** Il a dit deux grosses compagnies.

**Le président:** ... utilisaient la ligne Truro—Sydney et qu'il y en avait d'autres.

**M. Tobin:** Je ne pense pas qu'on devrait abandonner la ligne de Truro.

**Le président:** Personne n'a rien dit de tel pour le moment.

**M. Tobin:** Pour le moment.

**Le président:** De toute façon, vous avez droit à 13 minutes. Monsieur Blaikie.



[Text]

**Mr. Blaikie:** Mr. Chairman, with respect to the question asked by Mr. Benjamin, first of all, about whether or not the CN could run a good passenger service, I can understand their not wanting to answer that question. All I can say is that I know they did run a good passenger service, particularly in 1969 and 1970, when they had an outstanding pantryman and third cook in the person of myself. I will vouch for the service in those years.

I also wanted to say that, with respect to the employee strength of the CN, you will recall we saw the CN movie at the CN pavilion at Expo, where much was made of CN being 60,000 strong. Perhaps you should have added "working on 46,000". The other thing I did not want you to think escaped our attention—or at least mine, unless I missed it—was that all the pictures of trains were of the front ends of trains. It was very hard to find any cabooses in any of the movies. For your information, this little propaganda tool did not escape my attention either.

Also with respect to decreasing employee strength, Mr. LeClair, you will recall that in my letter to you I raised the matter of allegations that the administrative reductions in the prairie region were alleged to be greater than in the mountain region. You wrote me back, saying there had been 130 in the prairie region compared to 120 for the mountain region, and that obviously is not numerically a significant difference.

• 2100

When you are getting the flow charts ready could you provide me with information as to the nature of those positions?—because that could also tell us a lot about what is going on, a comparison of the kinds of people that took early retirement in the Prairie region as opposed to the Mountain region. I would be interested in getting that kind of information. At what levels did those early retirements occur?

**Dr. LeClair:** Okay. When you mentioned the kinds of people I did not know what you—

**Mr. Blaikie:** I mean at what levels. For instance, I am not saying that this is the case, but it would be significant if a very high proportion of senior management took early retirement in the Prairie region but the retirements in the Mountain region turned out to be predominantly at a lower level. That is the kind of thing I would be interested in seeing so I wonder if you would agree to provide me with that breakdown?

**Dr. LeClair:** We will try our best.

**Mr. Blaikie:** I want to ask another question about early retirements. Not everyone, as you know, is eligible for the enhanced retirement benefits. There are craftspeople who are getting them through the VIA buy-out, and then there are the people who are getting them as a result of the 10% cut in administration; but other groups of people have spoken to me who are constituents and who have wondered whether or not this kind of enhanced retirement benefit will be made available

[Translation]

**M. Blaikie:** Monsieur le président, pour revenir à la question posée par M. Benjamin, qui demandait si le CN pouvait exploiter un service de voyageurs rentable, je comprends parfaitement qu'ils ne veulent pas y répondre. Tout ce que je puis dire, c'est qu'ils ont exploité un très bon service de voyageurs, en particulier en 1969 et en 1970; ils avaient alors un garçon d'office et un troisième cuisinier absolument remarquable en ma personne. Je me porte garant de ce service ces années là.

À propos des effectifs du CN, vous vous souviendrez que nous avons vu le film présenté par le CN dans son pavillon à l'exposition universelle, où l'on disait être très fier de compter 60,000 employés. Vous auriez peut-être dû ajouter «bientôt 46,000». Autre chose, et je ne voudrais pas que vous croyez que cela a échappé à notre attention, ou du moins à la mienne, à moins que quelque chose ne m'ait échappé, c'est que les photos de train n'étaient que des photos de locomotives. Je n'ai pas vu de fourgon de queue dans ces films. Pour votre gouverne, cette petite propagande ne m'a pas échappé.

À propos de la diminution des effectifs, monsieur LeClair, vous vous souviendrez que, dans la lettre que je vous ai adressée, je vous demandais s'il était vrai que le nombre d'employés administratifs licenciés dans la région des Prairies était supérieur à celui des Montagnes rocheuses. Vous m'avez répondu que 130 employés avaient été licenciés dans la région des Prairies et 120 dans la région des Montagnes rocheuses, ce qui ne représente pas, numériquement parlant, de différence notable.

Quand ces tableaux seront prêts, pourriez-vous également m'indiquer la nature de ces postes?—car cela nous permettrait de faire la comparaison par poste entre les départs anticipés dans la région des Prairies et dans la région des montagnes, ce qui nous apprendrait beaucoup sur ce qui se passe. J'aimerais avoir ce genre de renseignements. J'aimerais savoir quels postes ont été visés par ces départs anticipés?

**M. LeClair:** D'accord. Lorsque vous avez parlé du genre de personnel, je ne savais pas exactement . . .

**M. Blaikie:** Je voulais parler des postes. Par exemple, je ne dis pas que cela soit le cas, mais il serait significatif qu'une forte proportion de cadres supérieurs soient partis à la retraite anticipée dans la région des Prairies, alors que dans la région des montagnes ce soit surtout les titulaires de postes inférieurs. C'est ce genre de renseignements que j'aimerais avoir. Pourriez-vous me les communiquer par région?

**M. LeClair:** Nous ferons de notre mieux.

**M. Blaikie:** J'ai une autre question à vous poser au sujet des départs à la retraite anticipée. Comme vous le savez, tout le monde n'a pas droit à ces prestations de retraite bonifiée. Il y a les gens touchés par le transfert de personnel auprès de Via-Rail, et ceux touchés par la réduction de 10 p. 100 de la catégorie administrative; cependant, il y a d'autres catégories de personnel qui se demandent et qui m'ont demandé, étant dans ma circonscription, si elles bénéficieront également de ce

[Texte]

to people who do not fall into these categories. Are there any plans to expand that kind of program?

**Mr. Fletcher:** We have consistently said to the unions that when we come up against a situation that is difficult to handle in any other way we would be perfectly prepared to sit down with them and the individual employees and work out an enhanced package, and that will be part of the process as we go through this down-sizing.

**Mr. Blaikie:** What about people who fall somewhere in between, like in between the organized people and the level of management which has been eligible?

**Mr. Fletcher:** The entire management level was eligible in the last round—excluding me; it was available to everyone but me. I cannot of course see a situation where the management level would not be all-encompassing in any future action.

**Mr. Blaikie:** So no employees fall in between the cracks somewhere?

**Mr. Fletcher:** I do not think so.

**An hon. member:** Or the stools.

**Mr. Blaikie:** Okay, fair enough.

While the chairman is preoccupied I might as well keep going. On the plan to change the mode of car inspection by training trainmen to do car inspection, something the Brotherhood of Railway Carmen has been very concerned about, could you tell us where that whole project is and, in the light of the recent re-evaluation of safety procedures and equipment, etc., that CN went through after Hinton, whether or not any reconsideration has been given to that plan?

**Mr. Fletcher:** The short answer is no. There has been no reconsideration.

A couple of added comments: The trainmen are trained to make those inspections properly according to a training plan filed with the regulator. The practical implication of that is that it would take place where there is a number 2 brake test or a number 1A brake test and no carmen employed. The trainmen are perfectly qualified to perform that roll-by inspection and the 1A brake test.

**Mr. Blaikie:** Is it not also the case that the situations in which this is permissible—i.e., when there are no carmen—are increased substantially by the lay-off of carmen all the way along the line? It is a kind of a catch-22: They can do this when there are no carmen, but we will make sure there are no carmen because we will lay off the carmen.

**Mr. Fletcher:** That is certainly a fact of life. At the moment we have a duplication of employees performing the same role at many terminals and that is one of the costs we cannot continue to bear.

**Mr. Blaikie:** I think there you have, in my view, a clear conflict between cost and safety where you are substituting a person who goes through a training period of several years

[Traduction]

programme. Envisagez-vous d'élargir ce programme à d'autres catégories?

**M. Fletcher:** Nous n'avons cessé de répéter au syndicat que chaque fois que des cas difficiles de ce genre se poseraient, nous étions tout à fait disposés à en discuter avec eux et avec les intéressés pour essayer de trouver une solution et que ce genre de discussion sera intégré en permanence au processus de réduction des effectifs.

**M. Blaikie:** Quel sera le sort réservé à ceux qui se trouvent assis entre deux chaises, à ceux qui n'appartiennent ni à la catégorie syndiquée ni aux cadres de gestion ayant accès à ce programme?

**M. Fletcher:** Au cours de la dernière négociation tous les cadres—sauf moi—étaient admissibles à ce programme; tout le monde y était admissible sauf moi. Je ne vois pas de raison pour lesquelles les cadres seraient exclus au cours des prochaines négociations.

**M. Blaikie:** Aucun employé ne devrait donc être laissé pour compte?

**M. Fletcher:** Il n'y a pas de raison.

**Une voix:** Ou les pigeons.

**M. Blaikie:** Très bien.

Puisque le président semble occupé, je me permettrai de profiter de son inattention pour continuer. Vous envisagez de former les cheminots pour qu'ils effectuent l'inspection des wagons, ce qui ne laisse pas d'inquiéter la fraternité des wagonniers. Pourriez-vous nous dire où en est ce projet? La récente réévaluation du matériel et des procédures de sécurité, etc., à la suite de l'incident de Newton, ne vous incite-t-elle pas à reconsidérer votre décision?

**M. Fletcher:** La réponse toute simple est non.

Un ou deux commentaires cependant s'imposent. Les cheminots reçoivent une formation qui leur permette de mener à bien ces inspections conformément à un programme de formation approuvé par les autorités de réglementation. Dans la pratique, cela veut dire que ces employés effectueront un certain nombre de test de frein n° 2 et un certain nombre de test de frein n° 1A à la place des wagonniers. Ces cheminots auront toutes les qualifications requises pour effectuer ces inspections.

**M. Blaikie:** N'est-il pas également vrai que cette absence de wagonniers sera de plus en plus fréquente puisque votre objectif est de mettre à pied un maximum de wagonniers? C'est la quadrature du cercle: ils ne pourront le faire que s'il n'y a pas de wagonniers, mais vous ferez tout pour qu'il n'y en ait pas puisque vous en congédierez un maximum.

**M. Fletcher:** C'est la vie. À l'heure actuelle, nous avons un grand nombre d'employés qui exercent les mêmes fonctions dans nombre de nos gares de triage, et ce sont des coûts salariaux que nous ne pouvons plus nous permettre.

**M. Blaikie:** À mon avis, c'est un exemple classique de conflit coût-sécurité, où vous remplacez un employé qui a reçu une formation de plusieurs années lui permettant de déceler des



[Text]

with respect to being able to notice a bad order of equipment with trainmen who take this nifty little course and then are expected to do what the carmen have been doing for decades.

• 2105

**Mr. Fletcher:** The training given a carman, which takes several years, is not how to detect the problem; it is how to repair it. The carman's responsibility is to—

**An hon. member:** And to know how to handle the equipment.

**Mr. Cochrane:** I understand the sequence. We discussed it this morning. I think there has been some clarification since about the recommendation concerning the shop in Moncton that your board will possibly be looking at Sunday. Will one of the considerations that you perhaps will discuss with the Minister... could it possibly be the concept of an imposed public burden or responsibility or duty as a result of... at least drawing that to the Minister's attention?

**Dr. LeClair:** I am not so sure, Mr. Chairman, I understand exactly what is meant; and then I am not so sure whether I can answer that or not.

**The Chairman:** I think I understand it, but I do not know whether you can answer it, because if you can answer that hypothetical situation, why not answer several other options you are going to lay before the Minister? In one way I would not mind; but I do understand the problem.

I really think, Mr. Cochrane, you are opening up Pandora's box.

**Mr. Cochrane:** It is okay. I am quite used to not getting my questions through, Mr. Chairman.

This morning when I was talking to VIA Rail, I asked VIA Rail about their backshop facilities and what their plans were for Montreal and so on, and they indicated they were going to be contracting out their backshopping work that they would not be doing in a new facility in Montreal. They indicated there was a possibility that CN might bid on that. Has CN given consideration to bidding on backshop work for VIA Rail in Atlantic Canada, presumably to be done at one or another facility that might have an overcapacity?

**Mr. Fletcher:** Mr. Cochrane, the answer is yes; and we currently are performing a contract overhaul on several locomotives in the Moncton shop.

**Mr. Cochrane:** And that contract is significant in size?

**Mr. Fletcher:** It involves some 31 locomotives, with various levels of repair on different locomotives.

**Mr. Cochrane:** And it is your intention to continue responding to tender calls from VIA?

**Mr. Fletcher:** Yes, sir.

**Mr. Cochrane:** Very good.

[Translation]

défauts d'équipement par des cheminots qui suivent ce petit cours à la va-vite et qui sont censés faire ce que les wagonniers font depuis des décennies.

**M. Fletcher:** La formation de plusieurs années que suit un wagonnier ne lui permet pas de déceler les problèmes, mais d'y remédier. Le wagonnier a la responsabilité de...

**Une voix:** Réparer le matériel.

**M. Cochrane:** Je suis au courant de la procédure. Nous en avons discuté ce matin. Je crois que depuis, des précisions nous ont été données au sujet de la recommandation concernant l'atelier de Moncton et que votre conseil l'étudiera éventuellement dimanche. Est-ce qu'une des considérations que vous discuterez peut-être avec le ministre... Pourrait-il s'agir du concept d'une charge publique imposée, de la responsabilité ou de l'obligation à la suite de... Tout du moins d'attirer l'attention du ministre?

**M. LeClair:** Monsieur le président, je ne suis pas certain de vraiment comprendre la question, ce qui fait que je ne sais pas si je peux ou non y répondre.

**Le président:** Je crois comprendre, mais je ne sais si vous pouvez répondre, car si vous pouvez répondre à cette question hypothétique, pourquoi ne pas nous communiquer les autres options que vous proposerez au ministre? D'une certaine manière, je n'y vois pas d'inconvénients, mais je comprends le problème.

Monsieur Cochrane, vous êtes en train d'ouvrir une véritable boîte de pandore.

**M. Cochrane:** Cela ne me dérange pas. J'ai l'habitude de voir mes questions bloquées, monsieur le président.

Ce matin j'ai posé aux représentants de Via Rail des questions au sujet de leurs ateliers de réparations et je leur ai demandé quels étaient leurs plans pour Montréal, etc., et ils m'ont répondu qu'ils enverraient à l'extérieur les réparations qu'ils ne feraient pas eux-mêmes dans leur nouvel atelier de Montréal. Ils m'ont laissé entendre que le CN se porterait peut-être candidat. Le CN envisage-t-il de proposer ses services à Via Rail dans le Canada atlantique, et de faire ses travaux de réparation sous contrat dans un de ses ateliers qui ne tournent pas à pleine capacité?

**M. Fletcher:** Monsieur Cochrane, la réponse est oui; d'ailleurs, nous remplissons actuellement un contrat de révision pour plusieurs locomotives dans notre atelier de Moncton.

**M. Cochrane:** Ce contrat est important?

**M. Fletcher:** Il porte sur quelque 31 locomotives qui nécessitent des réparations de plus ou moins grande envergure.

**M. Cochrane:** Et votre intention est de continuer à répondre aux appels d'offre de Via?

**M. Fletcher:** Oui, monsieur.

**M. Cochrane:** Très bien.

## [Texte]

One of the things I note about Canac and their involvement, externally at least, in your external consulting arm . . . Does Canac work in conjunction with CIDA and attempt to sell . . . I believe you had 400 surplus locomotives in your system—I am led to believe somewhere in that number—which are slowly being phased out and are perhaps excess.

**Mr. Deegan:** Canac does work with CIDA, generally in situations where we are doing preliminary work in a foreign country, and CIDA at times and in certain circumstances, according to their criteria, will provide initial seed money. Most of the situations that arise with the sale of second-hand spare parts, etc., are situations that arise ancillary to basic work we are doing in a particular country.

**Mr. Cochrane:** Because Canac is involved with CIDA in these countries there is sometimes an opportunity to sell excess equipment.

**Mr. Deegan:** Yes, that is correct. But as you would understand, we are also involved in a number of countries where the assistance of CIDA is not there on account of their criteria or it is not required.

**Mr. Cochrane:** But does Canac actively pursue opportunities to dispose of excess equipment that CN might have?

**Mr. Deegan:** Absolutely.

**Mr. Cochrane:** And that equipment in many cases has to be modified considerably, I would presume, to meet their needs. They have no need of the sophisticated equipment that we do, in many cases, I would gather.

**Mr. Fletcher:** In some instances; not in all.

**Mr. Cochrane:** Is there a potential market for backshopping work in Canada to refurbish those kinds of locomotives for potential sale to Third World countries?

**Mr. Fletcher:** Yes, potentially.

• 2110

**Mr. Cochrane:** Last year I asked a question that I did not believe the answer to and I want to ask the question again. I was reading in Dr. LeClair's comments about the . . . First of all, the Youth Employment Program, which I do think is excellent. I have met some of the candidates who have been accepted. But your comments about women in the workplace and in the work force, I asked the question last year: If I were a healthy 24-year-old male, what is my chance for an ongoing career with CN? I was told at that time it was excellent. I am now a 25-year-old male, not in such good health, but I am not a native, I am not a member of a visible minority, nor am I disabled. What is my chance of a career with CN, as a career, where I can plan on working and continuing to expand my horizons and eventually retire at a moderate age?

**Mr. Benjamin:** And a CNR pension.

## [Traduction]

Une des choses que je remarque au sujet de Canac et de ses activités, de ses activités externes tout de moins, au niveau de votre cabinet de consultation . . . Est-ce que Canac travaille en collaboration avec l'ACDI pour essayer de vendre . . . Je crois que vous avez un excédent de 400 locomotives—c'est le chiffre qui m'a été communiqué—dont vous essayez de vous débarrasser progressivement.

**M. Deegan:** Canac travaille avec l'ACDI, il s'agit généralement d'études prospectives dans un pays étranger, et parfois l'ACDI, en fonction des circonstances et de ses critères, assure le financement initial. Dans la plupart des cas si nous vendons des pièces détachées d'occasion, c'est parce que nous offrons déjà un service de base à ce pays particulier.

**M. Cochrane:** Étant donné que la compagnie Canac est présente avec l'ACDI dans ces pays, il arrive que vous puissiez y vendre une partie de votre matériel excédentaire.

**M. Deegan:** Oui, c'est exact. Il reste cependant que nous sommes aussi présents dans un certain nombre de pays où les critères de l'ACDI ne lui permettent pas d'intervenir, pas plus qu'ils ne sont nécessaires, d'ailleurs.

**M. Cochrane:** Il reste que Canac recherche activement les marchés où écouler le matériel excédentaire du CN?

**M. Deegan:** Absolument.

**M. Cochrane:** Et dans de nombreux cas ce matériel doit être modifié considérablement, je suppose, pour satisfaire les besoins. Je suppose que dans de nombreux cas ils n'ont pas besoin d'un matériel aussi sophistiqué que celui que nous utilisons.

**M. Fletcher:** Dans certain cas mais pas dans tous.

**M. Cochrane:** Y a-t-il au Canada un marché potentiel de réparations pour ces locomotives destinées au pays du troisième monde.

**M. Fletcher:** Oui, potentiellement.

**M. Cochrane:** L'année dernière j'ai posé une question. J'ai trouvé la réponse insatisfaisante et je tiens à la reposer cette année. J'étais en train de lire les commentaires de M. LeClair au sujet . . . Premièrement, il y a le programme d'emploi des jeunes, que je trouve excellent. J'ai rencontré certains candidats qui ont été acceptés. Vous avez parlé de la place des femmes dans votre entreprise. L'année dernière je vous ai posé la question suivante: si j'avais 24 ans, si j'étais de sexe masculin et en bonne santé quelles seraient mes chances d'une carrière au CN? Vous m'aviez répondu que mes chances étaient excellentes. Aujourd'hui, je suis de sexe masculin, j'ai 25 ans, je ne suis pas en aussi bonne santé, mais je ne suis ni autochtone, ni membre d'une minorité visible ni handicapé. Quelles sont mes chances d'une carrière au CN, d'une carrière ininterrompue avec promotion et possibilité éventuelle de retraite à un âge raisonnable?

**M. Benjamin:** Et avec une pension du CN.



[Text]

**Dr. LeClair:** My recollection of the answer you got was that you were not satisfied. If my memory serves me right you said that was reverse discrimination.

**Mr. Cochrane:** You said my chances were great and I wondered when was the last time you hired a 24-year-old.

**Dr. LeClair:** If you are a 25-year-old now and you want to work for CN, I think your chances would not be that great unless you had some very special skills that we need.

**Mr. Benjamin:** Like a pantryman.

**Mr. Cochrane:** Like the ability to cut budgets and lay off people, I presume.

**Mr. Benjamin:** That is right.

**Mr. Cochrane:** I gather there was some talk last time about an effort being made by CN to adjust their lay-off procedures with regard to women, because I felt if your most recent employees, as a result of your program, now are women, the last one on is the first one out. There was some talk of trying to negotiate with unions with regard to that. Has anything happened in that area?

**Dr. LeClair:** Mr. Fletcher will elaborate, Mr. Chairman.

**Mr. Fletcher:** There has been no negotiation with the union and indeed I do not think that the problem was retrievable at that point in time last year. In the seniority order of things, the last in is certainly the first to go out, and this was the case with some females hired into the scheduled work force and they became the early casualties—

**Mr. Cochrane:** According to—

**Mr. Fletcher:** —in the scheduled work force.

**Mr. Cochrane:** Thank you.

**The Chairman:** Thank you. Mr. Angus.

**Mr. Angus:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Fletcher, just let me come back to where we left off regarding the City of Thunder Bay. I did talk with the chairman of the ad hoc committee. He agrees with what I said to you and perhaps after the meeting tonight we can discuss where we go from here on that. I just wanted to formally report back to you.

During the five minutes I have, I want to deal with the question of bulk cargoes moving from the prairies to eastern or mid-western United States. It is my understanding that CN currently carries potash from Saskatchewan by rail directly through the United States to Chicago. I am wondering if you would confirm that and, as well, if you could indicate to me what other cargoes and perhaps the volumes. I am quite happy to have the information forwarded to us if it is not readily available. Also the price saving per tonne on—I cannot call it an all Canadian route, because clearly if the destination is to Chicago we are talking about a mix of Canadian and American—but a maximized Canadian carriage before it goes south.

[Translation]

**M. LeClair:** Si je me souviens bien, notre réponse ne vous avait pas satisfait. Si ma mémoire est exacte, vous avez parlé de discrimination à rebours.

**M. Cochrane:** Vous m'avez répondu que mes chances étaient excellentes, et je vous ai demandé à quand remontait votre dernier recrutement d'un jeune de 24 ans.

**M. LeClair:** Si vous avez 25 ans et que vous voulez travailler pour le CN, je crois que vos chances ne sont pas très grandes à moins que vous ne possédiez des compétences très spéciales qui répondent à nos besoins.

**M. Benjamin:** Aide-cuisinier, par exemple.

**M. Cochrane:** Spécialiste en réduction budgétaire et en congédiement, je suppose.

**M. Benjamin:** Exactement.

**M. Cochrane:** Si je ne m'abuse, lors de votre dernière comparaison nous avons parlé des initiatives que vous deviez prendre au sujet des procédures de licenciement visant les femmes puisque votre plan prévoyait de renvoyer en priorité les derniers embauchés et que ces derniers étaient surtout des dernières. Vous aviez parlé de négociations avec le syndicat. Où en sont les choses?

**M. LeClair:** Monsieur le président, je laisserai à M. Fletcher le soin de répondre.

**M. Fletcher:** Il n'y a pas eu de négociations avec le syndicat et il était pratiquement trop tard pour trouver une solution à ce problème l'année dernière. L'ancienneté étant ce quelle est, les derniers embauchés sont certes les premiers à partir, et ce sont les femmes qui venaient d'être embauchées dans les catégories syndiquées qui ont été les premières victimes . . .

**M. Cochrane:** D'après . . .

**M. Fletcher:** . . . dans les catégories syndiquées.

**M. Cochrane:** Merci.

**Le président:** Merci. Monsieur Angus.

**M. Angus:** Merci, Monsieur le président. Monsieur Fletcher, permettez-moi de reprendre où nous avons laissée la conversation sur Thunder Bay. J'ai parlé au président du comité spécial. Il est d'accord avec ce que je vous ai dit, et nous pourrions peut-être en rediscuter après la réunion de ce soir. Je tenais simplement à vous le dire officiellement.

Pendant les cinq minutes qui me sont accordées, j'aimerais parler du transport des marchandises en vrac qui transitent entre les Prairies et l'est ou le middle-ouest américain. Sauf erreur, le CN expédie directement la potasse de Saskatchewan aux États-Unis en passant par Chicago. Pourriez-vous me le confirmer et pourriez-vous m'indiquer si c'est le cas pour d'autres marchandises et en quelle quantité? Si vous n'avez pas ces renseignements à portée de la main, vous pouvez nous les communiquer ultérieurement. Aussi l'économie réalisée par tonne sur—je ne peux pas les qualifier d'itinéraires canadiens puisqu'il est clair que si le point de destination est Chicago il s'agit d'un itinéraire canado-américain—mais le maximum avant de passer la frontière.

[Texte]

**Mr. Morin:** I think there are a couple of areas that are a little difficult to talk about because, first of all, all the rates which flow trans-border are confidential rates and costs to the maximum extent possible we try to keep confidential. We do move potash by carload overland to Chicago and other points in the mid-west. However, our preferred route for moving potash is by the Lakehead and by water. To the maximum extent we can do so, we try to do so. We do not dictate the specific mode that is always used because the customer has a great deal to say about that. But it is our preferred route and when we can we do.

**Mr. Angus:** Would the potash that is going to Chicago directly by rail be in customer-owned cars perhaps; is that part of the equation?

**Mr. Morin:** Usually. I say usually because sometimes it is not, but usually it is.

**Mr. Angus:** Okay. The second area I want to quickly get into, and part of this is all leading up to the hearings that this committee or a component of it will be holding on the whole question of the St. Lawrence Seaway and everything that relates to it or is impacted by it.

• 2115

One of the areas it has been suggested we examine is the question of rail rates and the current situation where they are, under the GTA, equalized; it is the same from Scott, Saskatchewan to Vancouver as it is to Thunder Bay. Do you have any information you can share with us as to the actual costs? There was supposedly a report that at one time one of your western vice-presidents of CN said that if you used real costs, the dividing line would be the foothills, not Saskatchewan.

**Mr. Morin:** I think I would prefer to answer that, if I could, by saying that a cost examination has been done. It is in the hands of the government. That information is available now within the government. It is a very detailed report, and I do not have it with me.

**Mr. Angus:** Was that published just two, three weeks ago?

**Mr. Morin:** Yes, it was.

**Mr. Angus:** I have gone through that. It does not separate out the east versus west in terms of costs. It separates out east versus west in terms of revenues; revenues Vancouver, Prince Rupert, Churchill, Thunder Bay. But it certainly does not give us the actual costs to the railroad of movements. So I wonder if you could supply us with that.

**Dr. LeClair:** We will do that, Mr. Chairman; perhaps write to the clerk with the information.

**Mr. Angus:** Finally, I ask formally whether CN would be prepared to come before us at some time in the fall to talk about the whole question of rate structure as it relates to the movement of grain and other bulk commodities from, through, and into western Canada.

**Dr. LeClair:** We would be glad to.

[Traduction]

**M. Morin:** Il nous est un peu difficile de répondre, car premièrement, tous les tarifs transfrontaliers sont confidentiels et nous essayons au maximum de garder confidentiels les coûts. Nous transportons par voie terrestre des wagons entiers de potasse jusqu'à Chicago et jusqu'à d'autres points de destination dans le middle-ouest. Cependant, nous préférons transporter cette potasse par chemin de fer jusqu'aux lacs puis par bateau. Chaque fois que nous le pouvons, c'est ce que nous faisons. Nous ne pouvons dicter le mode de transport à utiliser, car le client a son mot à dire, mais c'est la solution que nous préférons quand c'est possible.

**M. Angus:** La potasse qui est expédiée uniquement par rail jusqu'à Chicago est-elle transportée dans des wagons appartenant au client, est-ce un des éléments de l'équation.

**M. Morin:** Généralement. Je dis généralement parce que parfois cela n'est pas le cas, mais généralement c'est le cas.

**M. Angus:** Très bien. Il y a un deuxième domaine que je tiens à aborder rapidement et qui concerne les audiences que ce comité ou une émanation de ce comité tiendra sur toute la question de la voie maritime du Saint-Laurent et de tous les problèmes qui y sont associés.

Un des problèmes qu'on nous a suggéré d'étudier est celui des tarifs ferroviaires, de leur parité actuelle en vertu de l'ATG: Scott, en Saskatchewan, Vancouver ou Scott Thunder Bay, c'est le même tarif. Pouvez-vous nous donner des renseignements sur les coûts réels? Apparemment, dans un rapport, un de vos vice-présidents pour la région ouest disait que si les coûts réels étaient appliqués, le point équidistant se trouverait non pas en Saskatchewan mais au pied des montagnes.

**M. Morin:** Permettez-moi de vous répondre simplement en vous disant que cet examen des coûts a été fait. Il a été remis au gouvernement. Le gouvernement possède maintenant ces renseignements. C'est un rapport très détaillé que je n'ai pas avec moi.

**M. Angus:** Ce rapport a-t-il été publié il y a tout juste deux ou trois semaines?

**M. Morin:** Oui.

**M. Angus:** Je l'ai lu. Il ne nous dit pas quels sont les coûts comparatifs entre l'Ouest et l'Est. Il donne les chiffres comparatifs de recettes entre l'Est et l'Ouest; les recettes de Vancouver, de Prince Rupert, Churchill et Thunder Bay. Il ne nous donne pas le coût réel du transport. C'est la raison pour laquelle je vous ai posé ma question?

**M. LeClair:** Nous vous donnerons ces chiffres, monsieur le président, nous les communiquerons au greffier.

**M. Angus:** Pour finir, je demanderai officiellement au CN s'il serait disposé à revenir cet automne pour nous parler de toute la question du barème des tarifs pour le transport des céréales et des autres marchandises en vrac dans l'Ouest canadien.

**M. LeClair:** Avec plaisir.



[Text]

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** A couple of staccato questions. About CN properties, nationally speaking, if the CN in the future—and I believe it is your plan, whether it be a five-year or a ten-year plan... I am talking about small, insignificant properties; if it is not on your books to develop these properties, would your board, Dr. LeClair and others, consider that these properties be sold at a going rate to the proprietors who live on them?

**Dr. LeClair:** I am going to answer only generally what our policy is. When land is declared surplus to rail use—and by that we mean surplus now or potentially in the future—if there is a potential use in the future, we hold on to all of those lands. When they are surplus, they then are transferred to the real estate division of CN, and they try to get market value. However, in many, many instances we would give preference to the people who have been associated on those, historically or what have you.

There are some other rules of the game. For example, with old stations that VIA does not want, we have to go to the municipality first; and so forth. But our policy is to try the best we can to give, everything else being equal—and occasionally everything else not being equal—the preference to those people who have been associated with these properties, historically or otherwise.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** At the same time, Dr. LeClair, I congratulate the CN on the giant steps we have made in the past year and a half or two years concerning certain properties. I am sure you are aware what I am talking about.

The last question I would like to... and far be it from me to introduce scare tactics. But we have talked about security and safety. Do I understand correctly the CN police... do they police VIA Rail trains?

**Dr. LeClair:** They used to; but I do not know what the latest is.

**Mr. Y. Masse:** We have been advised by VIA that as of mid-July they are not going to need police protection at every passenger station in Canada, with the exception of Montreal, Toronto, and Vancouver until the end of the Expo year. We were supplying security to our stations and charging the cost of our policemen under the current operating agreement. We have been served notice that it is not needed under the current contract.

**Mr. Blaikie:** Have they been replaced by the union?

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Then I would suggest, gentlemen... and as I say, we have increased security in the airline business. I would suggest that in Canada, as well as in all of North America, perhaps we should look at other modes of transportation and the security involved. I would assume that, with the evolution of increased terrorism and what not, perhaps it would be a good thing.

• 2120

**Dr. LeClair:** Mr. Chairman, obviously that remark is for VIA because it is their decision.

[Translation]

**M. Gray (Bonaventure, Îles-de-la-Madeleine):** Une ou deux petites questions rapides. D'abord les biens du CN sur le plan national. Si désormais le CN—et je crois que c'est votre plan, un plan quinquennal ou décennal... Je veux parler de ces biens d'importance très secondaire. Si vous ne prévoyez pas de développer ces biens, votre conseil d'administration, monsieur LeClair et les autres, envisagent-ils de vendre ces biens au taux du marché à ceux qui les occupent?

**M. LeClair:** Notre politique générale est la suivante. Quand certaines de nos terres sont déclarées vacantes—et j'entends par cela immédiatement ou prochainement—s'il y a possibilité d'utilisation future, nous les conservons. Dans le cas contraire, elles sont transférées à la division foncière du CN qui en dispose à leur valeur marchande. Cependant, dans de très nombreux cas, nous donnons la préférence à ceux qui sont associés, historiquement ou traditionnellement.

Il y a certaines autres règles. Par exemple, s'agissant des anciennes gares qui n'intéressent pas Via, nous devons tout d'abord nous adresser à la municipalité; etc. Il reste que toutes choses étant égales—et il arrive à l'occasion que les choses ne soient pas égales—nous nous efforçons, et c'est notre politique, de donner la préférence aux gens associés à ces biens, historiquement ou autrement.

**M. Gray (Bonaventure, Îles-de-la-Madeleine):** En même temps, monsieur LeClair, je tiens à féliciter le CN pour les efforts gigantesques qu'il a faits au cours des deux dernières années pour certains de ces biens. Je suis certain que vous savez de quoi je veux parler.

La dernière question que j'aimerais... et je ne veux pas jouer les semeurs de panique. Il reste que nous avons parlé de sécurité. Est-ce bien le CN qui assure les services de surveillance pour les trains de Via Rail?

**M. LeClair:** C'était le cas jusqu'à présent, mais je ne sais pas où en sont les choses.

**M. Y. Masse:** Via nous a informé qu'à compter de la mi-juillet elle n'aurait plus besoin de services de surveillance dans toutes les gares de voyageur du Canada à l'exception de Montréal, Toronto et Vancouver jusqu'à la fin d'Expo '86. C'est nous qui assurons la sécurité dans nos gares et qui en faisons assumer le coût à Via Rail dans le cadre de l'entente actuelle. Nous avons été informés que désormais ce ne serait plus nécessaire.

**M. Blaikie:** Ont-ils été remplacés par le syndicat?

**M. Gray (Bonaventure, Îles-de-la-Madeleine):** Dans ce cas, messieurs, je vous suggérerais... nous avons augmenté la sécurité dans les aéroports. Au Canada, tout comme sur l'ensemble des territoires nord-américains, nous devrions peut-être aussi penser en termes de sécurité pour les autres modes de transport. La menace terroriste étant de plus en plus grande, ce serait peut-être une bonne chose.

**M. Leclaire:** Monsieur le président, il est évident que cette remarque s'adresse à VIA car c'est leur décision.

[Texte]

**The Chairman:** Thank you, Mr. Gray. Do you know? It is for VIA, but are they going to contract out or provide a substitute service of security?

**Mr. Y. Masse:** We do not know.

**The Chairman:** You do not know. Okay.

Mr. Robichaud.

**M. Robichaud:** Merci, monsieur le président.

Il y a deux semaines, le CN a annoncé la mise à pied de 105 travailleurs dans la région de l'Atlantique. On nous disait que ces mises à pied faisaient partie du Programme de rationalisation et de consolidation. Alors, pouvez-vous m'expliquer ce qu'est ce programme? Pouvez-vous me dire aussi, si nous aurons d'autres surprises de ce genre dans la prochaine année?

**Mr. Fletcher:** These lay-offs are part of the terminal rationalization process, which is one of the initiatives we have undertaken to reduce our costs. As in London, it involves the transfer of certain maintenance work to consolidate at higher productivity facilities away from the smaller, less productive and high-overhead facilities. As with the answer to London, there are more and continuing studies ongoing, and I could not say there will not be further surprises.

**Mr. Blaikie:** Yes, but they will not be surprises.

**Mr. Fletcher:** Yes, that was a poor choice of words. There would not be further cuts.

**Mr. Robichaud:** So we could have some more surprises.

**Mr. Fletcher:** Yes.

**The Chairman:** There has been evidence today to indicate that, while it may not be a happy situation, it should not be a total surprise. I guess it is the numbers that will . . . Anyway, I am sorry I intervened, because that takes time.

**Mr. Robichaud:** It is just that we think that in the Atlantic area we are paying more dearly than other areas in Canada. Last year we lost 225 jobs in the shops and there have been some lay-offs here and there, and then we get another 105 jobs. We are asking ourselves whether or not we are paying more than other areas of Canada are paying?

**Mr. Fletcher:** I think the lay-off situation will follow proportionately the traffic situation. For the last seven, eight or ten years even, traffic in eastern Canada has been static, and in some cases it has declined slightly, while our major increase in traffic has occurred west of Thunder Bay. In 1980 we were handling about 40% of our total tonnage in eastern Canada and 60% west of Thunder Bay. In 1985 that had gone to 34% in eastern Canada and 66% west of Thunder Bay, and we calculate that by 1990 it will be 70% west of Thunder Bay and 30% in eastern Canada.

So to the extent that these lay-offs are related directly to the traffic volumes, if that traffic erosion continues, then the staff erosion will continue. Our plan is to aggressively pursue an

[Traduction]

**Le président:** Merci, monsieur Gray. Savez-vous? C'est pour VIA, mais ont-ils l'intention de faire appel à des services de sécurité extérieurs?

**M. Y. Masse:** Nous ne savons pas.

**Le président:** Vous ne savez pas. Très bien.

Monsieur Robichaud.

**Mr. Robichaud:** Thank you, Mr. Chairman.

Two weeks ago CN announced the laying off of 105 workers in the Atlantic region. We were told that those layoffs were part of the rationalization and consolidation program. Can you tell us what this program is all about? Can you also tell me if we will have more surprises of that kind next year?

**M. Fletcher:** Ces mises à pied font partie du processus de rationalisation qui est une des initiatives que nous avons prises pour réduire nos coûts. À London, il implique le transfert de certains travaux d'entretien dans des ateliers à la productivité plus élevée et aux frais généraux proportionnellement moins élevés que ceux des petits ateliers moins productifs. Les études ne sont pas terminées et comme pour London il m'est impossible de vous dire qu'il n'y aura pas d'autres surprises.

**M. Blaikie:** Oui, mais ce ne seront plus des surprises.

**M. Fletcher:** Oui, c'était un choix de mots malheureux. Il n'y aura pas de réduction supplémentaire.

**M. Robichaud:** Il pourrait donc y avoir encore quelques surprises.

**M. Fletcher:** Oui.

**Le président:** Bien que la situation ne soit totalement satisfaisante, il reste, d'après les témoignages, que ça ne devrait pas être une surprise totale. Je suppose que si les chiffres qui . . . Je m'excuse d'être intervenu, c'est vous qui avez la parole.

**M. Robichaud:** Simplement, nous avons l'impression dans la région atlantique de payer plus que les autres régions du Canada. L'année dernière nous avons perdu 225 emplois dans les ateliers auxquels sont venues s'ajouter quelques mises à pied ici et là, puis nous perdons de nouveau 105 emplois. Nous nous demandons si oui ou non nous ne payons pas plus que d'autres régions du Canada?

**M. Fletcher:** Je crois que les mises à pied seront proportionnelles au volume de trafic. Au cours des sept, huit ou même dix dernières années, le trafic dans l'est du Canada est resté statique, et dans certains cas il a même légèrement chuté, alors que les augmentations principales ont eu lieu à l'ouest de Thunder Bay. En 1980 40 p. 100 de notre tonnage total était assuré par l'est du Canada et 60 p. 100 à l'ouest de Thunder Bay. En 1985 nous sommes passés à 34 p. 100 pour l'est du Canada et à 66 p. 100 à l'ouest de Thunder Bay, et nous calculons que d'ici 1990 à l'ouest de Thunder Bay cela représentera 70 p. 100 et 30 p. 100 dans l'est du Canada.

Donc, dans la mesure où ces mises à pied sont liées directement au volume de trafic, si cette érosion du trafic se poursuit, l'érosion des effectifs se poursuivra également. Nous faisons



[Text]

intermodal concept in eastern Canada, to try to stake out our niche in the market, and to the extent that is humanly possible, retain employment for as many people in eastern Canada as, indeed, across the country. But if the traffic is not there, we just do not have the work.

**Mr. Robichaud:** On a slightly different subject, Mr. Chairman, a health and safety committee was established in Moncton about 14 months ago, and they had made a request to the medical department, or whatever it was, in Montreal to have a procedure or a binder on how to work with dangerous products. It seems that this thing has been put on, to use a local expression, "the turtle express". Do you have any indications as to what is happening with that?

• 2125

**Mr. Fletcher:** I am not familiar with that specific request. As a general practice, every employee who is required to be exposed to or handle dangerous commodities goes through a formal training program related to his involvement with those commodities.

In terms of the clerical work force that is training on how to document, training on how to interpret the bills of lading and that sort of thing. In the car department it is training on how to recognize and understand the dos and don'ts in the handling of these commodities, and there is similar training for running trades employees.

I am not familiar with the specific request that would go to the medical department.

**Dr. LeClair:** Mr. Chairman, we will endeavour to find that out and we will send the answer to the clerk.

**M. Robichaud:** S'il vous plaît, monsieur le président. On me dit que les programmes d'entraînement ne sont vraiment pas adéquats et qu'ils sont menaçants pour les travailleurs.

C'est tout, monsieur le président.

**Le président:** Merci.

Mr. Taylor.

**Mr. Taylor:** I just have one additional question, and that involves safety. We still have a lot of level railway crossings across the country. While we are gradually getting them protected either with separations or lights and bells, a lot still has to be done.

What bothers me and has bothered me for some years is the cost of the lights and bells. These things a few years ago were running at \$10,000. I could never figure out where you found \$10,000 in those lights and bells. This prevents a lot of crossings from being protected.

Could you give me some information on the make-up of the total cost of lights and bells today?

**Mr. Fletcher:** I would have to do some homework to give you an exact split, but perhaps a couple of general comments.

[Translation]

porter tous nos efforts sur un concept intermodal dans l'est du Canada qui nous permettrait de conserver notre part du marché et, dans la mesure de l'humainement possible, de conserver un maximum d'employés dans l'est du Canada tout comme dans l'ensemble du pays, d'ailleurs. Mais s'il n'y a pas de trafic, il n'y a tout simplement pas de travail.

**M. Robichaud:** Un sujet un petit peu différent, monsieur le président. Un comité santé sécurité a été créé à Moncton il y a environ 14 mois et il a demandé aux services médicaux, je ne sais comment s'appellent ces services, de Montréal de leur envoyer un manuel sur la manutention des produits dangereux. Il semblerait que ce manuel leur a été envoyé, pour utiliser une expression locale, par «*the Turtle Express*». Savez-vous ce qui se passe?

**M. Fletcher:** Je ne suis pas au courant de cette demande. Notre politique est de faire suivre à chaque employé devant manutentionner des produits dangereux un cours spécialisé.

Pour les employés aux écritures, cette formation leur apprend quels papiers sont nécessaires pour ce genre de produits, comment les rédiger et comment les interpréter. Pour les manutentionnaires, cette formation leur apprend ce qu'il faut et ce qu'il ne faut pas faire quand on manutentionne ces produits et il y a une formation analogue pour le personnel roulant.

Je ne suis pas au courant d'une demande spéciale adressée aux services médicaux.

**M. LeClair:** Monsieur le président, nous nous informerons et nous enverrons la réponse au greffier.

**Mr. Robichaud:** If you please, Mr. Chairman. I am told that those training programs are not really adequate and that they are dangerous to the workers.

That is all, Mr. Chairman.

**the Chairman:** Thank you.

Monsieur Taylor.

**M. Taylor:** J'ai simplement une question supplémentaire et elle concerne la sécurité. Il y a encore beaucoup de passages à niveau dans notre pays. Bien que progressivement, ils soient remplacés par des ouvrages d'art ou équipés de signaux d'avertissement, il reste encore beaucoup à faire.

Ce qui me turlupine depuis des années, c'est le coût de ces signaux d'avertissement. Il y a quelques années ces signaux coûtaient 10,000 dollars. Je n'ai jamais réussi à comprendre comment cela pouvait coûter 10,000 dollars. Résultat, nombre de passages à niveau n'en sont pas équipés.

Pourriez-vous m'indiquer dans le détail le coût total de ces signaux aujourd'hui?

**M. Fletcher:** Il faudrait certains calculs pour vous donner le détail exact, mais il suffit peut-être que je vous donne certains renseignements d'ordre général.

## [Texte]

There is an awful lot more to the system than the standards that hold up the lights and bells. It has to be constructed on a what we would term a "fail-safe system"; it has to incorporate, in many cases, some timing devices that recognize various train speeds so there is not excessive ringing of the alarm; it has to recognize the presence of switches and what happens with the switch open versus with the switch closed; and there are many detailed complexities that go into the construction of these things.

We would agree totally with your statement that there are far too many crossing accidents in Canada. We would like to see a change in emphasis on the crossing protection program and the crossing awareness program. A train cannot take evasive action. We are locked in a fixed position and we have to follow that route.

There are traffic laws in Canada that govern the motorist's action at crossings, but in 39 years' experience with the railway I have yet to hear about the first traffic ticket that was issued by the police to a motorist for violating their regulations at the crossing. There is no way we are going to prevent traffic accidents by putting the burden of prevention on the railway; it is going to have to be transferred at least in part to the motorists through the civil police and the police of the territory.

**Mr. Taylor:** Would it be possible to get a breakdown of those costs?

**Mr. Fletcher:** We can give you a detailed breakdown of a sample standard crossing protection, yes, and we would undertake to do that.

These costs, I might add, are submitted to the CTC prior to the installation and they are reviewed with a fine microscope before that installation is approved to ensure that the costs indeed are correct.

**Mr. Taylor:** Thank you.

**The Chairman:** Mr. Reid.

**Mr. Reid:** It seems like a long time ago now, but I was impressed with Mr. Fletcher's comments on the safety of the CN and the use of high-tech inspection equipment. That is the lead-up.

What is now the status of or what can you tell me about where we are with respect to the cabooseless trains?

**Mr. Fletcher:** I would need quite a bit of time.

• 2130

We filed an application for the rules change associated with the cabooseless train some two years ago. That produced a series of cross-Canada hearings by the CTC and a number of submissions.

Out of those hearings came a decision by the CTC that there would be in-service testing of the end-of-train unit with the caboose in place. There was an agreement between the

## [Traduction]

Il y a beaucoup plus que ces poteaux, ces lampes et ces sonnettes d'alarme. Il faut des circuits de secours en cas de panne; dans de nombreux cas, il faut installer des appareils capables de déterminer le temps de passage du train afin que le signal d'alarme ne continue pas à sonner pour rien; il faut aussi que ces appareils soient capables de déterminer si un aiguillage est ouvert ou fermé; ces appareils sont très complexes.

Nous sommes totalement d'accord avec vous, il y a beaucoup trop d'accidents de passages à niveaux au Canada. Il est indispensable de renforcer le programme de protection tout comme un programme d'éducation est indispensable. Un train n'a pas d'options. Il ne peut pas quitter la voie pour éviter un obstacle.

Le code de la route impose certaines règles aux automobilistes aux passages à niveaux, mais depuis 39 ans que je travaille pour les chemins de fer je n'ai encore jamais entendu parler d'une contravention donnée par la police à un automobiliste n'ayant pas respecté les règles du Code de la route à un passage à niveau. Nous n'arriverons jamais à prévenir les accidents en imposant la responsabilité de la prévention aux chemins de fer; il faut qu'elle soit en partie transférée aux automobilistes par l'intermédiaire des corps policiers.

**M. Taylor:** Pourrait-on avoir le détail de ces coûts?

**M. Fletcher:** Nous pouvons vous donner le détail du coût pour un passage à niveau moyen, oui, nous le ferons.

Ces coûts, devrais-je ajouter, sont soumis à la C.C.T. avant l'installation de ces appareils et ils sont passés à la loupe avant que cette installation ne soit approuvée pour s'assurer que ces coûts sont véritablement corrects.

**M. Taylor:** Merci.

**Le président:** M. Reid.

**M. Reid:** Cela semble maintenant remonter à fort longtemps, mais j'ai été impressionné par les commentaires de M. Fletcher sur la sécurité du CN et l'utilisation de matériel d'inspection à la fine pointe de la technique. C'était mon petit préambule.

Quel est maintenant le statut, ou pouvez-vous me dire où nous en sommes avec les trains sans fourgon de queue?

**M. Fletcher:** Je ne pourrais pas vous répondre simplement en quelques mots.

Il y a environ deux ans, nous avons déposé une demande pour obtenir les changements de règlement nécessaires à la suppression des wagons de queue. À cause de cette demande, la CTC a organisé une série d'audiences dans tout le Canada et un certain nombre de mémoires ont été déposés.

À la suite de ces audiences, la CTC a décidé d'organiser des essais en service sur les unités de queue, mais en conservant les wagons de queue. Un accord a été signé entre les syndicats, la



## [Text]

unions, the CTC and the railways as to how and when and how many of those tests would take place.

Those tests were to include a device in this end-of-train unit that is not required anywhere else in the world, that is, the ability to apply the train brakes from the rear. The design of that system was scheduled for completion in December. That full unit, amended to include that technical adaptation, was scheduled to be delivered to us in January, in time for this past winter's testing.

The designer fell behind in his schedule. It was not made available to us until May of this year. I would expect that we are going to do some testing with that device, the amended device, in the fall or early winter. After that has taken place, there will be the compilation of all of the reports, from all of these trips, followed by, I would expect, another round of public hearings. This will be followed by negotiations with the unions.

I will exhibit a little bit of frustration at this point in time. There are 3,000 trains operating every day without cabooses in the United States and to us it means something in the order of \$60 million a year to the railway industry. Those are continuing costs that our competitors do not carry and they are continuing costs that we are having to pass along to our shippers.

**Mr. Reid:** Mr. Chairman, I do not know whether Mr. Fletcher should answer this or someone else. Do the Grand Trunk Corporation trains in the United States operate as a cabooseless train or do they carry cabooses?

**Mr. Fletcher:** In the last conversation I had with the Grand Trunk officers, they stated they were running between 25% and 30% of their total train service without cabooses.

**Mr. Reid:** Are you in a position to indicate what the experience of those trains is, with respect to caboose or cabooseless operation?

**Mr. Fletcher:** The experience on the Grand Trunk, I believe, parallels the experience in the entire North American railway industry. The Federal Railroad Administration in the States has done several extensive studies into the impact on safety of operating without a caboose and they have determined that there is no discernible impact of operating without a caboose.

**Mr. Reid:** Is there any indication anywhere—

**The Chairman:** This issue is all before the CTC and they are ready to report. They have had their hearings, and they are going to produce a report.

**Mr. Reid:** —that the safety of the train is adversely affected?

**Mr. Fletcher:** Not in our opinion, no.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Reid.

**Mr. Reid:** I have not had my five minutes and I have a lot of—

## [Translation]

CTC et les chemins de fer sur le nombre et les modalités de ces essais.

Les unités de queue utilisées pour ces essais comprenaient un appareil qui n'est exigé nulle part ailleurs dans le monde, et qui permet de commander les freins de l'arrière. La mise au point du système devait être terminée en décembre. Cette unité complète, y compris cette modification technique devait nous être livrée en janvier, à temps pour les essais de l'hiver dernier.

Le fabricant a pris du retard, et c'est seulement en mai de cette année que nous avons reçu les unités. J'imagine que nous allons effectuer des essais, avec l'appareil modifié, durant l'automne ou au début de l'hiver. Après cela, nous analyserons tous les rapports, sur tous ces parcours, et j'imagine qu'il y aura une autre série d'audiences publiques. Viendront ensuite les négociations avec les syndicats.

Pour l'instant, j'aurais une certaine frustration à manifester. Il y a 3,000 trains qui circulent tous les jours sans wagon de queue aux États-Unis, et pour nous, cela équivaut à quelque chose comme 60 millions de dollars par année. Ce sont des coûts que nos concurrents ne doivent pas assumer, des coûts que nous continuons à supporter et à répercuter sur nos expéditeurs.

**M. Reid:** Monsieur le président, je ne sais si c'est M. Fletcher qui va répondre à cette question ou quelqu'un d'autre; est-ce que les trains de la Grand Trunk Corporation aux États-Unis circulent sans wagon de queue ou avec?

**M. Fletcher:** La dernière fois que j'ai eu l'occasion de discuter avec des gens de la Grand Trunk, ils m'ont dit que 25 p. 100 à 30 p. 100 de leurs services circulaient sans wagon de queue.

**M. Reid:** Pouvez-vous nous dire comment s'est soldée cette expérience, quelle différence on a pu constater entre les trajets avec et sans wagon de queue?

**M. Fletcher:** L'expérience de la Grand Trunk est comparable à celle de toute l'industrie des chemins de fer nord-américains. L'administration fédérale des chemins de fer aux États-Unis a effectué plusieurs études approfondies sur la corrélation entre la sécurité et les wagons de queue, et a conclu que l'absence d'un wagon de queue n'avait pas d'incidence notable.

**M. Reid:** Est-ce qu'il y a quelque chose qui pourrait sembler...

**Le président:** C'est une question qui est à l'étude à la CTC, et un rapport est sur le point de paraître. Les audiences sont terminées, un rapport va être publié.

**M. Reid:** Que cela a des effets négatifs pour la sécurité des trains?

**M. Fletcher:** Non, pas à notre avis.

**Le président:** Merci, Monsieur Reid.

**M. Reid:** Je n'ai pas eu mes cinq minutes et j'ai encore beaucoup...

[Texte]

**The Chairman:** No, but get on another subject.

**Mr. Reid:** All right.

The Grand Trunk Corporation apparently is operating at a profit.

**Dr. LeClair:** Sometimes.

**Mr. Reid:** What is the future of that branch of the CNR operations? Can it be expanded? Principally I am thinking of the investment return from the American dollars' point of view. Is there any plan for expanding that operation?

**Dr. LeClair:** Mr. Chairman, the Grand Trunk Corporation has three railways: Central Vermont, which is very, very small; the Duluth, Winnipeg and Pacific; and the Grand Trunk Western.

Duluth, Winnipeg and Pacific is the line that we were talking about awhile ago, which is 100% owned by CN, and that one is very, very profitable. It plays a vital role in the north-south movement of goods. We can almost tell you, no matter what their studies are, that it is going to be with CN for a long time.

The one that may be a problem, in view of the mega-mergers that are happening all around them, is Grand Trunk Western. That is the one that is based in Detroit. We have had numerous studies. We have had one very recently, a very extensive study, as to what the future of Grand Trunk is. We are now in the process of looking at this.

Grand Trunk has to be looked at—it is more than strictly the return to us. In some instances, it has been very interesting. Grand Trunk has to be looked at as a gateway for us into the United States.

• 2135

So there is more than just the return that is involved in studying the future of Grand Trunk. We have no plans at this time to acquire other railways or to augment it.

**Mr. Reid:** I am looking at the deregulation aspect of both the American side and the Canadian side. Recognizing the earlier deregulation of the American railway system, again, do you anticipate any greater freedom of movement either way from the point of view of expansion in the U.S. or American expansion adversely affecting us?

**Dr. LeClair:** Adversely affecting CN, or Grand Trunk?

**Mr. Reid:** Grand Trunk particularly, but indirectly CNR.

**Dr. LeClair:** Grand Trunk definitely.

**Mr. Morin:** The quick answer is we see that from what we understand will be contained in the new legislation there will be some very difficult areas because of the major conflicts or differences between the regulations that will apply in the U.S. and those which will apply in Canada.

**The Chairman:** The other side of the coin: because of what has happened there, are you losing business—

**Mr. Morin:** Yes.

[Traduction]

**Le président:** Non, mais passez à un autre sujet.

**M. Reid:** D'accord.

Apparemment, la Grand Trunk Corporation réalise des bénéfices.

**M. LeClair:** Parfois.

**M. Reid:** Quel est l'avenir de ce service du CN? Est-ce qu'on peut lui donner de l'expansion? Je pense en particulier aux bénéfices sur les investissements en dollars américains. Est-ce qu'on a l'intention d'étendre ces opérations?

**M. LeClair:** La *Grand Trunk Corporation* a trois chemins de fer: La Central Vermont, une très petite opération, la *Duluth, Winnipeg and Pacific* et la *Grand Trunk Western*.

La *Duluth, Winnipeg and Pacific*, c'est la ligne dont nous parlions tout à l'heure et qui appartient entièrement au CN et qui est excessivement rentable. Elle joue un rôle majeur dans la circulation nord-sud des marchandises. Nous pouvons pratiquement vous assurer, en dépit des études, que le CN va conserver cette ligne pendant très longtemps.

Celle qui risque de poser un problème, compte tenu des méga fusions auxquels on assiste tout autour, c'est la *Grand Trunk Western*. C'est celle qui a son siège à Détroit. Plusieurs études sont disponibles, nous en avons fait préparer une très récemment, très exhaustive, sur l'avenir de la *Grand Trunk*. Nous sommes en train d'étudier les résultats.

Il faut considérer la *Grand Trunk*... pour nous, c'est plus qu'un simple bénéfice. Certains développements ont été particulièrement intéressants. Il faut considérer que la *Grand Trunk* est pour nous une voie d'accès aux États-Unis.

Autrement dit, quand on considère l'avenir de la *Grand Trunk*, les bénéfices ne sont pas les seules considérations. Pour l'instant, nous n'avons pas l'intention d'acheter d'autres chemins de fer ou de donner de l'expansion au réseau.

**M. Reid:** Je considère l'aspect déréglementation à la fois du côté américain et du côté canadien. On sait que le système ferroviaire américain est déjà réglementé; pensez-vous qu'une plus grande liberté de mouvement et une expansion du réseau américain risque de nous affecter?

**M. LeClair:** De nuire ou CN ou à la *Grand Trunk*?

**M. Reid:** En particulier à la *Grand Trunk*, mais indirectement au CN.

**M. LeClair:** La *Grand Trunk*, absolument.

**M. Morin:** D'après les termes de la nouvelle législation, nous pensons que certains secteurs risquent d'être en difficulté à cause des différences marquées qui existeront entre la réglementation en vigueur aux États-Unis et celle qui est en vigueur au Canada.

**Le président:** Il y a l'autre côté de la médaille: à cause de ce qui s'est produit ici, est-ce que vous perdez de la clientèle...

**M. Morin:** Oui.



[Text]

**The Chairman:** —at the present time here?

**Mr. Morin:** Yes, we have. We have made representations to Mr. Thompson about our concerns, and we do hope they will be picked up in the legislation.

**Mr. Ouellet:** A Mr. D.J. Atkinson, who was a veteran railroader for 35 years, has written to the Leader of the Opposition. Mr. Turner has asked me to bring this question to you gentlemen.

Apparently CN Railway plans to operate all trains through Nakina from Hornepayne to Armstrong. This will increase, according to this gentlemen, the fatigue factor in the men and reduce the safety factor in train operation.

**The Chairman:** Is that Keith Penner's question?

**Mr. Ouellet:** This gentleman has indicated that the American railroads have a system installed at the approach signal that trips the emergency brake on the train if the engine man does not respond and sets the brake if it gets other than a clear signal. According Mr. Atkinson, this type of feature will override human failure and could prevent collisions at track speeds like the one at Hinton. The question is why is this type of feature not installed in our railways; and until it is, are you ready not to work the men longer hours, as you expect to do in the future, I understand?

**Mr. Fletcher:** Hornepayne to Armstrong, running through Nakina, has an average on-duty time of around six hours. We as a policy do not establish runs that would exceed nine hours.

Automatic train stop, I believe, is what you are referring to, and that was applied to the control signal in the U.S. In the early 1960s there were some applications. They since have been removed, because they did not stop the train prior to its entering the controlled block. They stopped it after, and therefore the collision was not prevented. It did override human failure to the extent that it took control of the train, but it did it too late.

CN was the originator, and we are currently deeply involved, in a multi-railroad RACAAR project called Advanced Train Control Systems: ATCS. The most advanced level of sophistication will have a program on the engine interpreting the field wayside signals or control signals in the cab and any failure on the engineer's part to react in time to the aspect of that signal or a slow order or a special instruction, the computer will take over the control of the train and bring it to the permissible speed or to a stop if the stop is indicated.

• 2140

We are in the third year of the development of that project. We are expecting that there will be some test installations in both Canada and the U.S. this year and, indeed, we have offered ourselves as part of that testing process.

**Mr. Ouellet:** Thank you.

[Translation]

**Le président:** ... en ce moment?

**M. Morin:** Oui, nous en avons perdu. Nous avons porté nos préoccupations à l'attention de M. Thompson et nous espérons qu'on en tiendra compte dans le projet de loi.

**M. Ouellet:** Un certain M. D.J. Atkinson, cheminot pendant 35 ans, a écrit au chef de l'opposition. M. Turner m'a demandé de porter cette question à votre attention.

Apparemment, le CN a l'intention d'acheminer des trains de Hornepayne à Armstrong en passant par Nakina. D'après ce monsieur, cela aggravera la fatigue des travailleurs et réduira la sécurité des trains.

**Le président:** Est-ce la question de Keith Penner?

**M. Ouellet:** Ce monsieur nous dit que les chemins de fer américains ont un système qui déclenche le frein d'urgence à l'approche d'un signal si le conducteur ne réagit pas et n'applique pas lui-même les freins lorsqu'il n'a pas le feu vert. D'après M. Atkinson, cet appareil pourrait compenser les erreurs humaines et éviter les collisions à vitesse d'aiguillage, comme celle de Hinton. Je pose donc cette question: pourquoi cet appareil n'est-il pas installé sur nos trains, et tant qu'il ne sera pas installé, accepterez-vous de ne pas prolonger les heures de travail des hommes, comme vous avez l'intention de le faire, apparemment?

**M. Fletcher:** Sur la ligne Hornepayne—Armstrong qui passe par Nakina, les tours de service des employés sont d'environ six heures. Nous avons pour politique de ne pas organiser des trajets de plus de neuf heures.

Quant aux arrêts de train automatiques, c'est probablement de cela que vous parlez, puisque cela existe sur les signaux de contrôle aux États-Unis. Au début des années 60, certains ont été installés. Depuis, ils ont été retirés, car ils n'arrêtaient pas les trains avant leur entrée dans le secteur contrôlé. Ils les arrêtaient après, et par conséquent, cela n'évitait pas la collision. Dans la mesure où l'appareil prenait le contrôle du train, c'était un moyen de surmonter les erreurs humaines, mais trop tard.

C'est le CN qui le premier avait installé ces appareils et, à l'heure actuelle avec plusieurs autres compagnies de chemins de fer, nous participons activement à la mise au point d'un système perfectionné de contrôle des trains, l'ATCS, dans le cadre du projet RACAAR. Les appareils les plus perfectionnés auront un moteur programmable qui pourra interpréter les signaux latéraux aux signaux de contrôle dans la cabine, et si le conducteur ne réagit pas assez vite à un signal ou à un ordre de ralentir ou à des instructions spéciales, l'ordinateur prendra le contrôle du train et le ramènera à une vitesse admise ou à l'arrêt complet, le cas échéant.

Nous en sommes à la troisième année de développement de ce projet. Nous pensons passer aux essais au Canada et aux États-Unis cette année, et nous avons offert de subir ces essais.

**M. Ouellet:** Merci.

[Texte]

**The Chairman:** Thank you, Mr. Ouellet. Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, for the third year in a row I will just ask if you have an update. It may be that this is no longer in your hands, Dr. LeClair. The sale of CN Steamships Limited to Cuba. They made their final payment and went through the Chase Manhattan Bank in New York and then the U.S. government froze it and it is still laying there and I think you have probably better than \$1 million laying there now. What is the status of negotiations in getting that unfrozen? The Cubans lived up to their side of the deal. CN lived up to its side of the deal and you cannot get the money. I would like to know what status that is in.

**Dr. LeClair:** I think you are right on. I am just looking for the exact amount.

**Mr. Benjamin:** You started out at \$400,000.

**Dr. LeClair:** That is the only reason we have not wound up that company, by the way, because we are afraid we would lose the claim eventually and that has been outstanding since 1963. We are talking now about some \$880,000 and \$890,000. There is not much that we can do about this. This is a U.S. law, as you know.

**Mr. Blaikie:** Tell Reagan it is part of your privatization program. He might go for it.

**Dr. LeClair:** I must say that we are not very active on this because things are not . . . it has been 23 years now.

**The Chairman:** Did we ever have a diplomatic note on it?

**Dr. LeClair:** Yes, there have been some tries by External Affairs and so forth. I do not know if anybody here knows where it is, but it has not been . . .

**Mr. Benjamin:** I mean, when somebody owes you pretty near \$1 million I would think you would be hunting for it someplace.

**Dr. LeClair:** After 23 years you get tired.

**The Chairman:** Thanks, Mr. Benjamin. We can ask it again next year if something has not come on the table in the meantime. That table is getting knocked around.

Mr. Clifford, your question.

**Mr. Clifford:** Yes, sir. I guess this will wrap this up.

Dr. LeClair, we have not talked yet tonight about level of service. With all these cutbacks, specifically what can the London industrialists, they are probably speaking for the nation, expect in terms of . . . I will give you a bunch of these. First, promised timing of delivery under your new system; being able to meet just in time delivery. We are catching up to the Japanese requirements. Second, frequency of service and reliability of service. Third, for the safety guys across the

[Traduction]

**Le président:** Merci, monsieur Ouellet. Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, voilà trois ans de suite que je vous demande si vous avez un rapport à jour sur la situation. D'ailleurs, monsieur LeClair, il est possible que cela échappe maintenant à votre contrôle. Il s'agit de la vente à Cuba de la Compagnie nationale de navigation du Canada Limitée. Le paiement final a été versé par l'entremise de la Chase Manhattan Bank de New York, et ce moment-là, le gouvernement américain a gelé le paiement, qui est toujours là, et aujourd'hui, vous avez probablement un peu plus de un million de dollars qui traîne là-bas. Où en sont vos efforts pour obtenir que cet argent soit débloqué? Les Cubains ont respecté leur partie du marché, le CN a respecté ses obligations également, et pourtant, vous ne pouvez pas vous faire payer. J'aimerais savoir où en sont les choses.

**M. LeClair:** Vous l'avez expliqué très précisément. Je suis en train de chercher la somme exacte.

**M. Benjamin:** Au départ, il s'agissait de 400,000\$.

**M. LeClair:** C'est la seule raison pour laquelle cette compagnie n'est toujours pas complètement liquidée, car nous craignons de perdre nos droits dans cette transaction, qui, soit dit en passant, remonte à 1963. Aujourd'hui, il s'agit de quelque 880,000 à 890,000\$. Nous n'y pouvons pas grand-chose, cela dépend de la législation américaine, comme vous le savez.

**M. Blaikie:** Dites à Reagan que cela fait partie de votre programme de privatisation, et il se laissera peut-être convaincre.

**M. LeClair:** Je dois reconnaître que nous ne faisons pas grand chose, car les choses . . . après tout, cela remonte à 23 ans.

**Le président:** Est-ce que nous avons jamais envoyé une note diplomatique à ce sujet?

**M. LeClair:** Oui, les Affaires extérieures ont fait des tentatives, etc. Je ne sais pas si quelqu'un est au courant de la situation précise, mais . . .

**M. Benjamin:** Après tout, quand quelqu'un vous doit près d'un million de dollars, j'imagine que ça vaut la peine d'essayer de le récupérer.

**M. LeClair:** Au bout de 23 ans, on se fatigue.

**Le président:** Merci, monsieur Benjamin. Nous vous redemanderons l'année prochaine s'il y a eu du nouveau dans l'intervalle. Il y aura peut-être un retournement.

Monsieur Clifford, votre question.

**M. Clifford:** Oui, monsieur. Je crois que ce sera tout.

Monsieur LeClair, nous n'avons pas encore parlé de la qualité des services. Avec toutes ces coupures, à quoi les industriels de London peuvent-ils s'attendre, car, après tout, ils représentent probablement la nation . . . je vais vous en donner toute une série. Premièrement, les dates de livraison assurée dans le cadre de votre nouveau système. Nous nous rapprochons des exigences des Japonais. Deuxièmement, fréquence et ponctualité du service. Troisièmement, et pour les champions



[Text]

table, will the changes in the car load centre reduce the level of safety in the London area?

Now if you could just give me brief answers to those, I would really appreciate it.

**Mr. Benjamin:** Yes, yes, yes and no.

**Some hon. members:** Oh, oh!

**Mr. Fletcher:** The last answer first. There will be no diminution of safety for anything we do.

In terms of the London car-load centre customers, the service will improve because we currently process 47,000 cars a year through the London yard and only 6,000 of those cars are to and from London customers. The absence of congestion in that yard will improve the service to the customers in the London area.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Clifford, and thank you colleagues and Dr. LeClair and your officials.

I want to thank you for this hearing today. This is seven and one-half hours. You were not here this morning. It is like five different meetings in one day for members, but you can see from the interest in the questions and the number of members still around the table, there was a very real interest. In my experience, it was one of the more comprehensive examinations that we have had for some time. I was going to say inquisition, but it is not an inquisition, it is an examination.

We will be meeting on Thursday to discuss our regular workload from here for the rest of the session and or even into the fall and it very well may be, depending on what the committee decides, that because of many things discussed here, some of which were touched upon but some of which you really could not get into because of your explanations, we will see you again. Thank you very much for coming today.

• 2145

Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, should you not be serving notice on the witnesses that we may well want them back some time in the next couple of weeks?

**The Chairman:** We could; that is right.

**Dr. LeClair:** We are quite aware of that, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Perhaps by that time Mr. Lawless will have regained his voice after he comes out of the west.

This committee stands adjourned until 3 p.m. tomorrow.

[Translation]

de la sécurité qui sont en face, est-ce que les modifications du centre de chargement risquent de porter atteinte à la sécurité dans la région de London?

Si vous pouviez répondre très rapidement à ces questions, je l'apprécierais beaucoup.

**M. Benjamin:** Oui, oui, oui et non.

**Des voix:** Oh, oh!

**M. Fletcher:** Je commence par la dernière réponse. Aucune des mesures que nous prenons ne se traduira par une baisse de la sécurité.

Quant au centre de chargement de London, il permettra d'améliorer le service, car à l'heure actuelle nous acheminons 47,000 wagons par année à London, dont 6,000 seulement qui sont à destination ou en provenance de clients de London. En réduisant la congestion dans ce centre, on améliorera les services aux clients de la région de London.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Clifford, et merci également à M. LeClair et à ses collègues.

Je vous remercie d'être venus aujourd'hui. Cela représente sept heures et demie de séance. Vous n'étiez pas là ce matin. Pour les députés, c'est comme s'ils avaient assisté à cinq réunions différentes en une seule journée, mais au nombre de députés qui restent et aux questions posées, vous pouvez voir que c'est un sujet qui intéresse beaucoup les gens. Quant à moi, je pense que nous avons fait une étude très approfondie du sujet, plus que ces dernières années. J'allais parler d'inquisition, mais il ne s'agit pas d'inquisition, mais bien d'un examen.

Nous devons nous rencontrer à nouveau jeudi pour discuter de notre calendrier pendant le reste de cette session et également pour l'automne, et il est fort possible que nous vous rencontrions à nouveau; cela dépendra des décisions du Comité, car nous avons discuté de beaucoup de choses, dont certaines qui n'ont pas pu être approfondies autant que nous l'aurions voulu. Merci beaucoup d'être venus.

Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, ne faudra-t-il pas prévenir les témoins que nous risquons d'avoir besoin d'eux d'ici deux semaines?

**Le président:** C'est possible, vous avez raison.

**M. LeClair:** Nous en sommes tout à fait conscients, monsieur le président.

**Le président:** D'ici là, M. Lawless aura peut-être retrouvé sa voix, lorsqu'il reviendra de l'Ouest.

La séance est levée jusqu'à 15 heures demain.

























*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

## WITNESSES/TÉMOINS

### *From VIA Rail:*

L. Hanigan, Chairman;  
J. Roache, Vice-President, Corporate Planning;  
R.G. Guiney Vice-President and President of Insurement of  
the Employee Transfer Committee;  
J. Hanna, Vice-President, Finance and Administration.

### *From Canadian National Railways:*

J.M. LeClair, Chairman and Chief Executive Officer;  
A.E. Deegan, Group Vice-President;  
Y.H. Masse, Senior Vice-President for Financial Planning  
and Administration;  
David E. Todd, Vice-President, Corporate Communications;  
Douglas L. Fletcher, Senior Vice-President, Operations;  
W.H. Morin, Senior Vice-President, Marketing.

### *De VIA Rail:*

L. Hanigan, président;  
J. Roache, vice-président, Planification générale;  
R.G. Guiney, vice-président et président du Comité sur le  
transfert des employés;  
J. Hanna, vice-président, Finance et administration.

### *Des Chemins de fer nationaux du Canada:*

J.M. LeClair, président et directeur général;  
A.E. Deegan, vice-président de groupe;  
Y.H. Masse, vice-président principal de la planification  
financière et de l'administration;  
David E. Todd, vice-président, Communications générales;  
Douglas L. Fletcher, premier vice-président, Exploitation;  
W.H. Morin, premier vice-président, Marketing.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 57

Wednesday, June 11, 1986

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 57

Le mercredi 11 juin 1986

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

## Transport

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transports

RESPECTING:

Annual Report 1985—C.N. Marine

CONCERNANT:

Rapport annuel 1985—CN Marine

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the  
Thirty-third Parliament, 1984-85-86

Première session de la  
trente-troisième législature, 1984-1985-1986



## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Darryl L. Gray

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Patrick Nowlan

*Vice-président:* Darryl L. Gray

## MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus  
Les Benjamin  
Terry Clifford  
Denis H. Cochrane  
Vincent Dantzer

Joe Reid  
Fernand Robichaud  
Gordon Taylor  
Brian Tobin—(11)

(Quorum 6)

*Le greffier du Comité*

Eugene Morawski

*Clerk of the Committee*

## ORDER OF REFERENCE

Pursuant to Standing Order 67(4), permanently referred to the Committee:

Thursday, April 24, 1986

—Report of CN Marine Inc., together with the Auditor's Report, for the year 1985, pursuant to subsection 152(1) of the Financial Administration Act, Chapter 31, Statutes of Canada, 1983-1984—Sessional Paper No. 331-1/81.

## ORDRE DE RENVOI

Conformément à l'article 67(4) du Règlement, renvoyé en permanence au Comité:

Le jeudi 24 avril 1986

—Rapport de CN Marine Inc., pour l'année 1985, ainsi que le rapport des vérificateurs y afférent, conformément à l'article 152(1) de la Loi sur l'administration financière, chapitre 31, Statuts du Canada, 1983-1984—Document parlementaire n° 331-1/81.



## MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, JUNE 11, 1986

(88)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:54 o'clock p.m., this day, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Vincent Dantzer, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Joe Reid, Gordon Taylor.

*Acting Member present:* André Ouellet for Fernand Robichaud.

*Other Member present:* Fernand Robichaud.

*In attendance: From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer and Dave Cuthbertson, Research Staff.

*Witnesses: From CN Marine:* R. Tingley, President and Chief Executive Officer; D.G. Newman, Vice-President, Gulf and Coastal Services; M. Delaney-Leblanc, Director, Public Affairs; G.J. James, Director, Human Resources.

The Committee proceeded to the consideration of its Order of Reference dated Thursday, April 24, 1986 relating to the Annual Report of CN Marine Inc.—1985. (*See Minutes of Proceedings, dated Wednesday, June 11, 1986, Issue No. 57*).

R. Tingley made an opening statement and with the witnessess, answered questions.

At 5:36 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

## PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 11 JUIN 1986

(88)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 15 h 54, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Vincent Dantzer, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Joe Reid, Gordon Taylor.

*Membre suppléant présent:* André Ouellet remplace Fernand Robichaud.

*Autre député présent:* Fernand Robichaud.

*Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche et Dave Cuthbertson, du personnel de recherche.

*Témoins: De CN Marine:* R. Tingley, président-directeur général; D. G. Newman, vice-président des services du golfe et des caboteurs; M. Delaney-Leblanc, directrice des affaires publiques; G. J. James, directeur des ressources humaines.

Le Comité procède à l'étude de son ordre de renvoi du jeudi 24 avril 1986 relatif au rapport annuel (1985) de *CN Marine Inc.* (*Voir Procès-verbaux du mercredi 11 juin 1986, fascicule n° 57*).

R. Tingley fait une déclaration préliminaire, puis lui-même et les témoins répondent aux questions.

A 17 h 36, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Eugene Morawski

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Wednesday, June 11, 1986

• 1554

**The Chairman:** I call the standing committee to order.

**Mr. Parliamentary Secretary,** since you are sort of in charge of things before legislative committees, perhaps we just divined in our own practical way a new experience that should work in other areas of transport interest, of legislative committees hearing a bill because there are somewhat the same individuals involved. I do not think we have to put this in the rule books, but I must say it certainly expedited proceedings today.

• 1555

**Mr. Angus:** They should have put on some new staff, though, when they got the dual notices.

**Mr. Forrestall:** If I may say so, I think that Mr. Tobin's idea was constructive and I think the co-operation between you and Mr. Taylor is exemplary and very typical of the goodwill that exists and always has in this committee.

**The Chairman:** Well, good. Contrary to other things that happened earlier today, we are in a congenial frame of mind here. It is a Wednesday afternoon, it is a beautiful day outside and you have been here for hours and days waiting to get on. So Mr. Tingley, again I would like to welcome you as Mr. Taylor did earlier, in your same capacity, with just a little switch in our capacities. You said earlier you had a statement, which I hope you can—

**Mr. Ouellet:** Mr. Chairman, very quickly before we start, as you know, unfortunately I missed the beginning of the meeting because I went to the West Block, at your suggestion.

**The Chairman:** At my suggestion. Absolutely right. I must remember that for other occasions.

**Mr. Ouellet:** It might be very helpful at times, you know. You should always direct me to another room.

**The Chairman:** I completely forgot about you.

**Mr. Ouellet:** Have you made a decision about the steering committee, about further meetings and the possibilities of inviting again the CN?

**The Chairman:** Tomorrow morning, Mr. Ouellet, at 9.30 a.m. is when we are going to discuss... we are going to be here in this room at 9.30 a.m. In effect the whole committee is going to meet and it is discussing... It was going to be the steering committee but we are really finding it is more sensible for the full committee to meet, since we are smaller numbers and a smaller steering committee, so we can have input from everybody on the CN and everything else.

**Mr. Ouellet:** Perfect. Thank you.

## TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le mercredi 11 juin 1986

**Le président:** Je déclare la séance ouverte.

Monsieur le Secrétaire Parlementaire étant donné que vous êtes en quelque sorte responsable des textes confiés au Comité législatif, permettez-moi de vous signaler que ce que nous faisons aujourd'hui pourrait servir d'exemple. Les témoins étant les mêmes, dans un esprit pratique, nous avons décidé de combiner un séance de comité législatif avec un séance de comité permanent. Je ne dis pas qu'il faille en faire une règle mais il est certain que cela nous permet de gagner du temps.

**M. Angus:** Ils auraient quand même dû venir avec du personnel un peu différent lorsqu'ils ont reçu les deux avis.

**M. Forrestall:** Permettez-moi de dire que l'idée de M. Tobin était fort constructive et je crois que la coopération entre vous-même et M. Taylor est exemplaire et très typique de l'esprit de bonne volonté qui a toujours existé dans ce Comité.

**Le président:** Très bien. Contrairement à ce qui s'est passé ailleurs un peu plus tôt aujourd'hui, l'esprit qui règne ici est très cordial. Nous sommes mercredi après-midi, il fait très beau et cela fait des heures et des jours que vous attendez. En conséquence, M. Tingley, encore une fois je vous souhaite la bienvenue comme l'a déjà fait M. Taylor un peu plus tôt mais à un titre un tout petit peu différent. Vous nous avez dit que vous aviez une déclaration à nous faire et j'espère que vous pourrez...

**M. Ouellet:** Monsieur le président, avant que nous ne commençons, comme vous le savez, j'ai malheureusement raté le début de la réunion car je me suis rendu dans la salle de l'Edifice de l'ouest à votre suggestion.

**Le président:** À ma suggestion. Vous avez tout à fait raison. Il faudra que je m'en souviene, cela pourra resservir.

**M. Ouellet:** C'est une tactique qui pourrait s'avérer utile à l'occasion, savez-vous. Vous devriez toujours m'envoyer dans une autre salle.

**Le président:** Je vous avais complètement oublié.

**M. Ouellet:** Lors de cette réunion de comité directeur avez-vous décidé de tenir des séances supplémentaires et envisagé la possibilité de réinviter le CN?

**Le président:** C'est demain matin, monsieur Ouellet à 9h30 que nous discuterons... Nous nous retrouverons dans cette salle à 9h30. En fait le Comité plénier se réunira et nous discuterons... Au départ nous avions pensé à une réunion du comité directeur mais il nous a semblé plus raisonnable de tous nous réunir puisque nous ne sommes pas si nombreux afin que chacun puisse participer à la discussion sur le CN et sur toutes les autres questions.

**M. Ouellet:** Parfait. Merci.



[Text]

**The Chairman:** Mr. Tingley, do you have copies of your statement or whatever? How long is it? Would you start?

**Mr. R. Tingley (President and Chief Executive Officer, CN Marine):** Perhaps, Mr. Chairman, just before I start, Madeleine Delaney-Leblanc tells me I should apologize to Mr. Ouellet for mispronouncing his name.

**Mr. Ouellet:** That is all right. I spent years in the navy as a cadet and I heard all different ways of pronouncing my name. I am used to it.

**The Chairman:** We use many names for many members.

**Mr. Ouellet:** But the last pronunciation is very good. I compliment you on it.

**Mr. Tingley:** *Merci beaucoup*

**The Chairman:** Ms Delaney may have a good point, but my name is Nowlan and I do not think there is any problem with it at all. How do you pronounce it?

**Mr. Tingley:** Your brother is my banker.

**The Chairman:** You know how to pronounce it. You certainly know how to spell it.

**Mr. Tingley:** Thank you very much, Mr. Chairman and members of the committee. We appreciate the opportunity to address the Standing Committee on Transport.

CN Marine was given the status of Crown corporation through an Order in Council effective January 1, 1985. As you probably all know, Bill C-88 which you have just dealt with will transfer CN Marine shares from Canadian National Railway to the Government of Canada, thus establishing a new Crown corporation in fact under the new name of Marine Atlantic.

For those committee members from west of Quebec who may not be familiar with our operation, I would like to introduce CN Marine as an Atlantic company serving the Atlantic provinces. In compliance with terms set out in Canada's constitution, CN Marine fulfills a federal commitment to provide a year-round water transportation link between Prince Edward Island and the mainland. CN Marine also honours the government's guarantee to Newfoundland set out in the terms of union of 1949, to provide that province with year-round ferry service to the mainland as well as to establish a vital transportation connection between isolated communities along the Newfoundland coast. Two ferries also operate on nonconstitutional routes between Saint John, New Brunswick and Digby, Nova Scotia, as well as between Yarmouth, Nova Scotia and Bar Harbour in Maine.

We may be a new Crown corporation but we are not new to the Atlantic provinces. The Canadian National Railway began to provide ferry services in the maritimes back in 1919. In 1973, CN established East Coast Marine and Ferry Services as a separate department to fulfil the federal government's

[Translation]

**Le président:** Monsieur Tingley, est-ce que vous avez des copies de votre déclaration? Est-elle longue? Voudriez-vous commencer?

**M. R. Tingley (Président directeur-général, CN Marine):** Monsieur le président, avant que je ne commence, Madeleine Delaney-Leblanc me signale que je devrais m'excuser auprès de M. Ouellet pour avoir mal prononcé son nom.

**M. Ouellet:** Ce n'est pas grave. J'ai été cadet pendant des années dans la marine et j'ai entendu mon nom prononcer de toute sorte de manières. J'ai l'habitude.

**Le président:** Nous donnons toute sorte de noms aux députés.

**M. Ouellet:** Mais la dernière prononciation était parfaite. Je vous en fais mon compliment.

**M. Tingley:** *Thank you.*

**Le président:** M<sup>me</sup> Delaney a peut-être raison mais mon nom est Nowlan et je ne pense pas qu'il pose de problème. Comment le prononcez-vous?

**M. Tingley:** Votre frère est mon banquier.

**Le président:** Vous savez comment le prononcer. Vous savez certainement comment l'épeler.

**M. Tingley:** Merci beaucoup, monsieur le président et messieurs les membres du Comité. Nous sommes fort heureux de pouvoir venir témoigner devant le Comité permanent des Transports.

CN Marine est devenu Société de la Couronne par décret en conseil à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1985. Comme vous le savez probablement tous, le projet de loi C-88 que vous venez tout juste d'adopter transfère les actions de CN Marine appartenant à la Société nationale des chemins de fer au Gouvernement du Canada établissant ainsi une nouvelle société de la Couronne dont le nom désormais sera Marine Atlantic.

A l'intention de ceux d'entre vous qui viennent de l'ouest du Québec et qui ne connaissent peut-être pas très bien ce que nous sommes, permettez-moi de vous dire que CN Marine est une compagnie atlantique qui dessert les provinces atlantiques. Conformément aux clauses de la constitution du Canada, CN Marine remplit l'engagement pris par le fédéral d'assurer par voie maritime un service de transport permanent entre l'Île du Prince Édouard et le continent. CN Marine honore également la garantie offerte à Terre-Neuve lorsqu'elle s'est jointe à l'union en 1949 qui était d'assurer à cette province un service de traversier à l'année longue avec le continent ainsi que d'assurer un service de transport vital reliant les communautés isolées le long de la côte de Terre-Neuve. Nous assurons également deux autres services supplémentaires qui ne sont pas imposés par la constitution entre St-Jean au Nouveau-Brunswick et Digby en Nouvelle-Ecosse et entre Yarmouth en Nouvelle-Ecosse et Bar Harbour au Maine.

Nous sommes peut-être une nouvelle société de la Couronne mais pour les provinces atlantiques nous ne représentons pas quelque chose de nouveau. La Société nationale des chemins de fer a commencé à offrir des services de traversiers aux Maritimes dès 1919. En 1973, le CN a conféré un statut

**[Texte]**

constitutional and other obligations to Atlantic Canada. In 1977, that department was made a wholly owned subsidiary of CN under the name of CN Marine Inc.

**[Traduction]**

distinct à East Coast Marine et Ferry Services pour honorer les obligations constitutionnelles et autres du Gouvernement fédéral envers le Canada atlantique. En 1977, cette division est devenue une filiale en titre du CN sous le nom de CN Marine Inc.

## • 1600

The year 1985 marked a new beginning for CN Marine. With the status of a parent Crown corporation, a new direct reporting relationship with the Government of Canada was established. CN Marine nonetheless continues to be a marine company run by people with marine expertise, specializing in the business of providing an efficient and economic ferry service in Atlantic Canada.

Following six years of positive achievement as a subsidiary, 1985 was the most successful year in the history of the corporation. The company achieved record levels of performance and productivity, and completed a corporate consolidation program designed to simplify its structure, reinforce its regional presence and increase operating efficiency. Reliance on public funding continued to reduce. The federal cash subsidy associated with the company's operations showed a continual reduction when measured in constant dollars, from \$183 million in 1980 to \$141 million in 1985. This reduction is particularly significant when compared with \$170 million in 1984.

As part of the restructuring, CN Marine established a new payroll system, new benefit programs for employees, a separate marine pension plan, and a new salary administration plan for management and non-scheduled personnel. The average number of employees—and we account for this in person-years—in 1985 was 2,575, down from 2,645 in the previous year and from 3,295 six years ago. Staff ranks fluctuate during the year according to seasonal needs, so the actual number of people employed by CN Marine during 1985 totalled approximately 3,300.

Negotiations were concluded with six unions during the year, covering the renewal of 17 collective agreements. Rule changes included provisions for productivity enhancements, severance of interchangeable seniority rights that formerly linked CN Marine and CN Rail staff, and a new income security plan.

CN Marine currently operates a fleet of 15 vessels and charters others as needed. We provide transportation yearly for over 2.3 million passengers and nearly 1 million vehicles. The Prince Edward Island service between Cape Tormentine, New Brunswick, and Borden, Prince Edward Island is the most heavily used of all services. In 1985, four ferries carried over 1.6 million passengers—and I think this is an outstanding statistic when you consider that the population of Prince Edward Island is some 110,000, I believe—and 590,000 automobiles between the two provinces, a 2% increase over the previous years. Commercial traffic was also up 7%.

L'année 1985 a marqué un nouveau commencement pour CN Marine. Son statut de société d'état mère fait que désormais elle rend directement compte de ses activités au gouvernement du Canada. Néanmoins, CN Marine continue à être une compagnie maritime dirigée par des spécialistes assurant des services de traversier économiques et efficaces au Canada Atlantique.

Faisant suite à six années fructueuses en tant que filiale, l'année 1985 qui vient de s'écouler a été la plus prometteuse de l'histoire de notre société. Elle a inscrit des niveaux record de rendement et de productivité et elle a parachevé un programme de consolidation de l'entreprise visant à simplifier sa structure, renforcer sa présence régionale et accroître son efficacité d'exploitation. Il y a eu réduction continue de la dépendance de la société à l'égard des fonds publics. Les subventions fédérales liées à l'exploitation de la société ont affiché une baisse continue en dollars constant de 1985, passant de 183 millions de dollars en 1980 à 141 millions en 1985. Cette baisse a été particulièrement marquée en 1985 puisque la subvention se chiffrait à 170 millions en 1984.

Dans le cadre de la restructuration, CN Marine a établi un nouveau système de paye, de nouveaux programmes d'avantages sociaux pour les employés, un régime de retraite séparée et un nouveau régime d'administration des traitements pour la direction et les cadres non syndiqués. Le nombre moyen d'employés (années-personnes) s'établissait à 2,275 en 1985, une baisse par rapport aux 2,645 de l'année précédente et par rapport aux 3,295 d'il y a six ans. Les effectifs fluctuent pendant l'année en fonction des besoins saisonniers si bien que le nombre réel de personnes employées par CN Marine en 1985 a été d'environ 3,300.

Des négociations avec six syndicats ont abouti pendant l'année au renouvellement de 17 conventions collectives. Les changements adoptés prévoient des améliorations au niveau de la productivité, l'abandon de l'interchangeabilité antérieure de droits d'ancienneté entre le personnel de CN Rail et de CN Marine, ainsi qu'un nouveau régime de sécurité du revenu.

Actuellement, notre flotte compte 15 bâtiments auxquels viennent s'ajouter des bâtiments nolisés chaque fois que cela est nécessaire. Nous transportons annuellement plus de 2,3 millions passagers et près d'un million de véhicules. Le service le plus populaire est celui de l'Île-du-Prince-Édouard reliant *Cape Tormentine* au Nouveau-Brunswick à Borden. En 1985, quatre traversiers ont transporté plus de 1,6 million passagers—c'est un chiffre extraordinaire, à mon avis, quand on considère que la population de l'Île-du-Prince-Édouard n'est que de 110,000 habitants, sauf erreur—et 590,000 voitures entre les deux provinces, une augmentation de 2 p. 100 par rapport aux années précédentes. Le trafic commercial a également augmenté de 7 p. 100.



## [Text]

The two ferry routes across the Bay of Fundy, between Bar Harbour, Maine, and Yarmouth, Nova Scotia, and between Digby, Nova Scotia, and Saint John, New Brunswick are popular among summer travellers and commercial carriers. They are excellent alternatives to the long highway drive.

As a result of an exhaustive study, we have started to incorporate a new fleet configuration into the gulf service between Nova Scotia and Newfoundland. Six older vessels will be replaced by three large, modern ships to provide the best level of service in the most cost effective way. The first of the new generation of vessels, the *Caribou*, is the flagship of the fleet. As the largest ferry ever built in Canada, and one of the largest in the world, she can carry up to 1,200 passengers on each crossing between Port Aux Basques and North Sydney. The *Caribou* boasts state-of-the-art technology, including a precise navigation system to facilitate docking in confined harbours in adverse weather conditions. In order to accommodate the *Caribou*, bi-level loading facilities were constructed in both North Sydney and Port Aux Basques, and a new passenger services building was completed in North Sydney, underlining the company's commitment to efficiency of passenger services.

The second ship in the gulf service operating opposite the *Caribou* is a large roll-on/roll-off freighter, which also sails between Port Aux Basques, Newfoundland, and North Sydney, Nova Scotia on a year-round basis. CN Marine has chartered this vessel on a short-term contract, and is presently investigating various options regarding the permanent acquisition of such a ship for the gulf service. A third ship, yet to be constructed, will also provide service between North Sydney, Nova Scotia and Newfoundland. The federal government has signed a letter of intent with a shipyard in Quebec to build this vessel by 1990, thus completing the modernization of our gulf fleet.

## • 1605

As part of the company's coastal operation, CN Marine services the southwest coast of Newfoundland year-round and provides service to Labrador from June to December of each year, depending upon ice conditions and calling on up to 64 ports. A fleet of five coastal vessels, which can be expanded to as many as 13 ships, provide passenger and freight services to isolated communities along the Newfoundland and Labrador coasts.

The *Northern Ranger*, a new vessel under construction at Port Weller Dry Dock Limited, in Port Weller, Ontario, will carry passengers and freight from Lewisporte, Newfoundland, to Main, Labrador, by Goose Bay, from June to December each year, the schedule dependent upon ice conditions. And during the winter months this ship will service the southwest coast of Newfoundland. Another coastal vessel, the *Taverner*, recently underwent major renovations and got a ten-year lease on life.

The change-over in status to that of a Crown corporation will afford CN Marine further opportunities for innovation in

## [Translation]

Les deux services de traversier de la Baie de Fundy, entre *Bar Harbour* au Maine et Yarmouth en Nouvelle-Écosse, et entre *Digby*, en Nouvelle-Écosse et Saint-Jean au Nouveau-Brunswick sont fort populaires auprès des estivants et des transporteurs commerciaux. Ils permettent d'éviter un long parcours par la route.

Une étude exhaustive nous a démontré la nécessité de modifier la flotte assurant les services dans le gulf entre la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve. Six anciens bâtiments seront remplacés par trois gros bateaux modernes qui assureront le meilleur service possible au moindre coût. Le premier de cette nouvelle génération de bâtiment, le *Caribou*, sera le bateau amiral de la flotte. Plus grand traversier jamais construit au Canada et un des plus grands du monde, il peut transporter jusqu'à 1,200 passagers à chacune de ses traversées entre Port Aux Basques et *North Sydney*. À la pointe de la technologie, le *Caribou* est équipé d'un système de navigation tel qu'il lui permet de mouiller dans des ports difficiles d'accès en cas de mauvais temps. Pour accueillir le *Caribou*, des rampes de transbordement à deux niveaux ont été constituées à la fois à *North Sydney* et à Port Aux Basques et un nouveau bâtiment de service pour passagers vient d'être terminé à *North Sydney* démontrant l'intérêt que nous portons aux services offerts aux passagers.

Le deuxième bateau qui assure le service dans le gulf est un gros trans-roulier qui relie également Port Aux Basques à Terre-Neuve et *North Sydney* en Nouvelle-Écosse à longueur d'année. CN Marine a affrété ce navire aux termes d'un contrat à court terme et envisage la possibilité d'acquérir un bâtiment de ce genre pour desservir le golfe. Un troisième bâtiment à construire desservira *North Sydney*, la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve. Le gouvernement fédéral a signé une lettre d'intention avec un chantier naval du Québec en vue de la construction de ce navire d'ici 1990, ce qui terminera la modernisation de notre flotte du golfe.

Dans le cadre de nos opérations côtières, CN Marine dessert la côte sud-ouest de Terre-Neuve à l'année longue et le Labrador de juin à décembre, en fonction des conditions météorologiques; nous faisons donc escale dans 64 ports. Cinq bateaux côtiers, dont le chiffre peut éventuellement être porté à 13, assurent le transport des voyageurs et des marchandises dans les agglomérations isolées situées sur les côtes de Terre-Neuve et du Labrador.

Le *Northern Ranger*, un nouveau bâtiment en construction au chantier naval *Port Weller Dry Dock Limited* à Port Weller dans l'Ontario transportera voyageurs et marchandises de Lewisporte (Terre-Neuve) jusqu'à Main (Labrador) en passant par Goose Bay et ce, de juin à décembre selon les conditions météorologiques. Pendant les mois d'hiver, ce bateau desservira la côte sud-ouest de Terre-Neuve. Le *Taverner*, un autre bateau côtier, a été rénové tout récemment et pourra donc encore servir pendant 10 ans.

En devenant société d'État, la CN Marine aura l'occasion d'entreprendre d'autres innovations. Outre que la CN Marine

## [Texte]

a commercial marine environment. Beyond its connection with the federal government, CN Marine like any other shipping organization must be responsive to the demands of a more stringent economy. Thus, CN Marine's new board of directors is made up of directors with strong business backgrounds who are based in the areas served by the company. The Crown corporation's trimmer management team has reduced the company's administrative overhead and is more sensitive to the needs of the regions. As well, CN Marine has adopted an aggressive marketing approach to specifically target the large tourist markets of New England and eastern Canada. The corporation's reservation system has been revamped to streamline the reservation process. Also, a seasonal reservation office has opened in St. John's, Newfoundland, to enable easier access by Newfoundland residents to reservation services offered by CN Marine. Most major changes have now been implemented and we can look forward to a more stable work force, as the downsizing is almost over.

The final step in CN Marine's evolution will be the passage of Bill C-88, which will complete the company's Crown corporation status, establish its corporate mandate, provide the company with a new name, Marine Atlantic, Inc. As CN Marine approaches the final decade of the 20th century, it will do so with a new name, a revised organization, a revitalized fleet and a host of other technologies which ensure that the country's newest Crown corporation will provide the best services possible to Atlantic Canada.

Thank you, Mr. Chairman and members of the committee, for the opportunity to read this into the record.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Tingley.

Monsieur Ouellet.

**M. Ouellet:** Monsieur le président, je n'ai que quelques questions à poser au président. Je dois, moi aussi, quitter dans quelques minutes pour aller en Chambre, à cause du projet de loi C-75 qui sera présenté par le secrétaire parlementaire au nom du ministre.

Je voudrais demander à notre témoin s'il a des plans pour la construction de nouveaux bateaux. Il semble dire dans son exposé que sa société n'aura pas immédiatement besoin de nouveaux bateaux. Ai-je bien compris son intervention ou si la nouvelle compagnie devra, à brève échéance, passer une autre commande à un chantier maritime du Canada?

• 1610

**Mr. Tingley:** Mr. Chairman, with the outline I have just given you . . . With the three vessels in place or planned for our gulf services, and when we receive the new vessel for our Labrador service some time this fall, probably the end of September, with the rehabilitation of our vessel the *MV Taverner*, we do not see any further need for vessels for some period of time. I think the next requirement might be for Prince Edward Island, but there is a possibility there that we might be able to upgrade an existing vessel, which by 1990 would be about 22 years old. But we may be able to do some things with it, such as increasing some deck heights and things of that nature, which might give it another 10 years of life.

## [Traduction]

a désormais des liens avec le gouvernement fédéral, elle devra, comme n'importe quelle compagnie maritime, tenir compte de l'austérité économique. Les membres de notre nouveau conseil d'administration ont tous une longue expérience des affaires et travaillent dans les endroits que nous desservons. La réduction de notre équipe de gestion a permis de réduire nos frais généraux administratifs tout en tenant compte des besoins régionaux. Par ailleurs, la CN Marine a mis en oeuvre une politique de commercialisation agressive pour cibler plus particulièrement les vastes régions touristiques de la Nouvelle-Angleterre et de l'Est du Canada. Notre système de réservation a été entièrement modernisé. Un bureau de réservation saisonnier a été ouvert à St-Jean, Terre-Neuve, pour permettre aux habitants de la province d'obtenir plus facilement des réservations. La plupart des modifications majeures étant terminées, nos effectifs devraient devenir stables, leur réduction étant presque terminée.

L'adoption du bill C-88 aura pour effet d'entériner la qualité de société d'État de la CN Marine, fixera le mandat de la Société ainsi que sa nouvelle raison sociale, Marine Atlantique S.C.C. Nous abordons donc la dernière décennie du 20<sup>e</sup> siècle avec une nouvelle raison sociale, une nouvelle organisation, une flotte renforcée et toute une panoplie de technologies nouvelles qui devraient permettre à la dernière-née des sociétés d'État de desservir au mieux la région atlantique du pays.

Je tiens, en conclusion, à vous remercier de nous avoir invités à vous présenter ce mémoire.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Tingley.

Mr. Ouellet.

**Mr. Ouellet:** Mr. Chairman, I have just a few questions to ask. I will be leaving in a few minutes to go to the House, where the Parliamentary Secretary will be tabling Bill C-75.

I would like to ask the witness whether he has any plans for building new ships. He seems to be saying that he will not be needing new ships in the immediate future. Is that what you meant or will the new Crown corporation have to order a new ship from a Canadian shipbuilder in the near future?

**M. Tingley:** Nous aurons trois bateaux pour desservir le golfe; en outre vers la fin du mois de septembre nous devons réceptionner le nouveau navire qui doit desservir le Labrador et avec la modernisation du *MV Taverner*, nous ne pensons pas devoir placer de nouvelles commandes pendant un certain temps. Quelque chose devra sans doute être prévue pour l'Île du Prince Édouard, mais il se peut qu'on modernise un de nos bâtiments qui sera vieux de 22 ans en 1990. Il se peut toutefois qu'on puisse le moderniser en augmentant notamment la hauteur des ponts par exemple ce qui nous permettrait de l'utiliser pendant encore dix ans.



## [Text]

**M. Ouellet:** Je comprends et accepte les propos de M. Tingley, mais, à mon avis, ce sont de très mauvaises nouvelles pour les chantiers maritimes canadiens. Y a-t-il possibilité d'augmenter le service des Maritimes vers les Etats-Unis? Vous avez parlé tout à l'heure des deux services qui relient Bar Harbour au Maine et Yarmouth en Nouvelle-Ecosse. Serait-il possible de desservir d'autres villes américaines? Cela pourrait être intéressant du point de vue touristique et vous permettrait d'intensifier vos opérations.

**Mr. Tingley:** At the present time there are two companies operating out of Yarmouth. We operate to Bar Harbour, Maine, on a year-round basis. The other company operates from Yarmouth to Portland, Maine, and it is an overnight service. At the present time we both do fairly well at getting customers. We do a great deal of marketing in the northeastern United States. I do not see that market expanding to the point where either we or they would require a larger vessel in the near future.

In terms of freight to the northeastern United States, several companies from time to time have gone into that market and they are not there now. There was a small container ship operating from Portland to Halifax a few years ago; there was a service operating from Halifax to Gloucester, Massachusetts, a few years ago; there was a service that started from Fall River, Massachusetts, to Argentia, Newfoundland, and I believe they made all of two trips and folded up. I would not have much hope that this would be a ready market for Canadian shipyards.

I sympathize with what you are saying about Canadian shipyards. I know the situation they are in. We are dealing with them all the time. The refits of our vessels are all done in Canadian shipyards, and we work very closely with them. But I think they are in a very desperate situation, quite frankly.

**M. Ouellet:** J'ai vécu une expérience un peu regrettable il y a quelques années. J'étais allé à l'Île-du-Prince-Edouard et, à cause de l'abondance de touristes sur l'île, il m'a été impossible de quitter l'île au moment où j'aurais voulu repartir. Peut-on maintenant réserver à l'avance de l'espace sur le bateau? Avez-vous des plans particuliers? La saison estivale débute et c'est une période de pointe pour le tourisme. Avez-vous des plans pour éviter aux gens cette mauvaise expérience?

**Mr. Tingley:** Mr. Ouellet, I do not know when you were there. I suspect it was a number of years ago. I think if you came back now you would find things much different, as long as you did not come on what we call New Brunswick Day Weekend, which is the first Monday in August. If you were trying to get back from Prince Edward Island on the first Monday in August you would have your problems, because they go over Friday night, they go over Saturday, they go over Sunday, and they all want to come back between 5 p.m. and 10 p.m. on that Monday night, and we just cannot accommodate them.

• 1615

We have a reservation system in the Yarmouth-Bar Harbour service, the Digby-Saint John service, and the

## [Translation]

**Mr. Ouellet:** I understand but that sounds like very bad news for Canadian shipbuilders. Is there any chance of increasing the service from the Maritimes to the United States? You mentioned two services between Bar Harbour and Maine and Yarmouth and Nova Scotia. Would it be possible to service other American cities? This might be interesting for tourism and enable you to intensify your operations.

**M. Tingley:** Il y a deux compagnies qui travaillent actuellement à Yarmouth. Nous assurons la navette entre Yarmouth et Bar Harbour dans le Maine l'année ronde. L'autre compagnie assure la navette entre Yarmouth et Portland dans le Maine; il s'agit de voyage de nuit. Nos deux compagnies ne manquent pas de clients. Nous faisons un gros effort de commercialisation dans le nord-est des Etats-Unis. Mais je ne pense pas que ce marché soit susceptible de s'étendre au point de justifier l'acquisition d'un nouveau bâtiment dans un proche avenir.

Lorsqu'il concerne le transport des marchandises à destination des états du nord-est des Etats-Unis, diverses sociétés qui se sont lancées dans ce secteur n'existent plus. Il y a quelques années une petite compagnie de conteneur assurait le transport de marchandises entre Portland et Halifax, une autre entre Halifax et Gloucester dans le Massachusetts; il y en avait aussi une qui allait de Fall River dans le Massachusetts à Argentia à Terre-Neuve mais elle a fait faillite au bout de deux voyages.

Je ne pense pas que ce soit un débouché pour les chantiers navals canadiens. Je sais fort bien que nos chantiers navals ont de grosses difficultés. La remise en état de nos bateaux est toujours assurée par des chantiers navals canadiens. Mais à mon avis leur situation est désespérée.

**Mr. Ouellet:** I had an unfortunate experience a few years ago. I had gone to Prince Edward Island but because of the number of tourists there, I was unable to leave on the date I had planned. Is it not possible to get prior reservations for the boat trip? The summer season has started and with it a great number of tourists will flock to the island. Have you made any plans to avoid this kind of experience?

**M. Tingley:** Votre voyage à l'Île du Prince Edouard doit remonter à quelques bonnes années. Bien des années. Si vous reveniez aujourd'hui, vous trouveriez les choses bien changées, à condition, évidemment, de ne pas tomber le premier lundi d'août, pour ce qu'on appelle le *New Brunswick Day Weekend*. Si vous projetez de quitter l'Île-du-Prince-Edouard le premier lundi d'août, vous aurez du mal, parce que les gens se rendent là-bas le vendredi soir, le samedi, le dimanche et ils rentrent tous chez eux entre 17 heures et 22 heures le lundi soir, et il n'y a pas de place pour tout le monde.

Nous avons un système de réservation pour les traversiers entre Yarmouth et Bar Harbour, Digby-St-Jean et les services

## [Texte]

Newfoundland services. We do have a reservation system there. It is tied in with the Air Canada system. We are part of the Air Canada system. We maintain reservation offices where the actual work is done in North Sidney, in Bar Harbour, Maine, and also in St. John's, Newfoundland in the summer-time.

We have not put in a reservation system for Prince Edward Island. What has happened there since you have been there, I believe, is that we have received this vessel, the *Abegweit*, which is a very large vessel, and we crew that vessel I believe it is from noon each day. When the build-up starts to take place in the afternoon around 4 p.m., or whenever it does, that vessel goes into service. If I remember my statistics correctly, something like 96% of the people get across with less than an hour's wait, and most of those with much less than an hour's wait, right now.

**M. Ouellet:** Dans votre exposé, vous avez parlé du nouveau bureau de direction composé de gens du milieu des affaires. Pouvez-vous me donner une courte description de ces gens? Je ne veux pas avoir le curriculum vitae de tous les nouveaux membres du bureau de direction, mais pouvez-vous me les nommer et me dire quelle est leur expérience dans le domaine du transport maritime, en commençant par le président du conseil, M. Wilson?

**Mr. Tingley:** Yes, Mr. Wilson is the chairman of our board. He is from St. John's, Newfoundland. He is a businessman there. He is a contractor by trade. Mr. Chris Collingwood is also a businessman there. He is a member of the Collingwood family, obviously, and they do have some extensive holdings in various businesses. The other member from Newfoundland is Irene McGinn. Irene is a handicapped person, and she has done quite a lot of work with us in years gone by on planning for the handicapped.

Moving to Nova Scotia, we have Stewart MacLeod, from Sidney. Stewart runs an insurance business and also, with his partner, has a shipping office. They represent shipping companies in that area. The other member from Nova Scotia is a Mr. Gary Bardon. He is a lawyer by profession, but he was involved actually with the clothing industry, and I believe he still is.

Moving to New Brunswick, you have myself. You have Mr. Phillip Oland, who is the owner of Moosehead Breweries Ltd.. He is in the liquid business.

**M. Ouellet:** Comme on dit en français, ça flotte.

**Mr. Tingley:** He certainly is very much involved with shipping, in a sense. Mr. Dalton Humphrey is from Moncton. Mr. Humphrey was in the trucking business. He is now, I believe, retired, although he always seems to be around.

In Prince Edward Island we have Mr. Simon Compton, from Charlottetown, who is in the cable TV business, and Mr. David Loggie, who is with Canada Packers. Mr. Loggie certainly charts a lot of ships for moving potatoes to other countries than Canada.

From Maine we have Mr. Kenneth Baird, who is a lawyer whose company certainly has represented shipping businesses.

## [Traduction]

pour Terre-Neuve. Nous avons un système de réservation qui est branché sur le système d'Air Canada auquel nous sommes intégrés. Nous avons des bureaux qui s'occupent des réservations à North Sidney, à Bar Harbour, au Maine, ainsi qu'à St-Jean (Terre-Neuve) pendant l'été.

Nous n'avons pas de système de réservation pour l'Île-du-Prince-Édouard. Depuis que vous avez quitté l'Île, on nous a donné un bateau, un très gros traversier, le *Abegweit* et le personnel commence à travailler à midi tous les jours, je pense. Et quand le bateau est plein, en général l'après-midi vers 16 heures, la traversée commence. Si je me souviens bien, la moyenne d'attente pour 96 p. 100 des gens est de moins d'une heure, et dans la plupart des cas, beaucoup moins d'une heure.

**Mr. Ouellet:** In your presentation, you mentioned a new head office which is made up of businessmen. Could you give me an idea of their background? I am not asking for the detailed curriculum of all the new members, but could you give me their names and tell me what kind of experience they have in the field of marine transportation, starting with the Chairman of the Board, Mr. Wilson?

**M. Tingley:** Effectivement, M. Wilson est le président du conseil. Il est natif de St-Jean, Terre-Neuve. C'est un homme d'affaires, un entrepreneur. M. Chris Collingwood est lui aussi un homme d'affaires. Il fait partie de la famille Collingwood, comme il se doit, qui est bien connue dans le milieu des affaires. Nous avons aussi une Terre-Neuvienne, Irene McGinn, qui est une personne handicapée et qui, au fil des ans, a beaucoup travaillé pour les handicapés.

Comme représentant de la Nouvelle-Écosse, nous avons Stewart MacLeod de Sidney. Il a un associé qui dirige avec lui une compagnie d'assurance et un bureau de représentation des compagnies de navigation de la région. L'autre représentant de la Nouvelle-Écosse est M. Gary Bardon, qui est avocat et qui a quitté le Barreau pour l'industrie du vêtement où il travaille encore, je pense.

Pour le Nouveau-Brunswick, il y a votre humble serviteur et M. Phillip Oland, qui est le propriétaire des brasseries Moosehead Ltd. Autrement dit, le liquide est son élément.

**Mr. Ouellet:** As one says in French, it is a floating business.

**M. Tingley:** En un sens, il s'occupe beaucoup de navigation. Nous avons M. Dalton Humphrey, du Moncton, qui est dans l'industrie du camionnage. Je pense qu'il est à la retraite, même s'il semble être partout à la fois.

Pour l'Île-du-Prince-Édouard, nous avons M. Simon Compton, de Charlottetown, dans l'industrie de la cablotélévision et M. David Loggie, qui travaille pour *Canada Packers* et qui nolisé un grand nombre de bâtiments pour expédier des pommes de terre à l'étranger.

Nous avons également M. Kenneth Baird, du Maine, qui est avocat et qui a des compagnies de navigation comme clients.



## [Text]

We have at least two directors from each of the four Atlantic Provinces and one from the State of Maine. We have in addition two senior bureaucrats on our board: Mr. Jack E. Wilkins, who was the associate deputy minister of transport and is now the federal economic development co-ordinator in Halifax; and Mr. Nick van Duyvendyk, who is the assistant deputy minister of transport for finance.

• 1620

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Mr. Chairman, could I raise a point of order? I am not sure I understood the sense of Mr. Ouellet's question when Mr. Tingley was reading out of his—

**Mr. Ouellet:** I was asking about the qualifications of the members of the board, in particular whether these people had marine experience.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Are you talking about new members of the board, *les nouveaux membres*?

**Mr. Ouellet:** Yes, this new board of directors referred to in the presentation by Mr. Tingley.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Mr. Chairman, on the same point of order, for the benefit of Mr. Ouellet and myself, I would suggest we should, if we could, have the CVs of the members of the old board and the CVs of the members of the new board and perhaps compare them.

**The Chairman:** Mr. Tingley understood the question. You will have your chance, Mr. Gray, to ask—

**Mr. Ouellet:** I have no objection to this, Mr. Chairman. If you want to send it, we will look at it with pleasure.

**The Chairman:** This will be interesting; it is a good idea. But not now; send it to us, Mr. Tingley, if you could. Anything, Mr. Gray, to shorten questions.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Mr. Chairman, I was just thinking it is not our commission here on this committee, be what it may; we ask questions, but it is the first in my experience in two years that we have asked to have the names and the descriptions and the CVs of the members of the board, be they new or old. We will go back to 1962 if we have to.

**The Chairman:** We are on the statement of, Mr. Tingley. The fact of the matter is, Mr. Gray, you have come into Parliament in a most interesting form. As a Conservative, you are a member of a majority government, and there were some of us who sat here in opposition who sometimes did ask about directors and appointees of Crown corporations from time to time.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Mr. Chairman, it is an awful curse to be born a leader and to deal in competence which we did not have in the past.

## [Translation]

Nous avons au moins deux directeurs pour chacune des quatre provinces atlantiques et un qui représente l'État du Maine. Nous avons également deux hauts-fonctionnaires au conseil, M. Jack E. Wilkins, l'ancien sous-ministre adjoint aux transports, qui est désormais coordonnateur fédéral au développement économique à Halifax, et M. Nick van Duyvendyk, qui est le sous-ministre des finances, section transport.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Monsieur le président, j'invoque le règlement. Je n'ai pas vraiment compris le sens de la question posée par M. Ouellet lorsque M. Tingley lisait un extrait de . . .

**M. Ouellet:** Je lui ai demandé quelles étaient les qualifications des membres du conseil, en particulier quelle était leur expérience dans le domaine maritime.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** C'est bien des nouveaux membres du conseil que vous voulez parler?

**M. Ouellet:** En effet, il s'agit du nouveau conseil d'administration mentionné dans l'exposé de M. Tingley.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Même rappel au règlement, Monsieur le président. Pour la gouverne de M. Ouellet et la mienne, si vous n'avez pas d'objections, on pourrait avoir les curriculum vitae des membres de l'ancien conseil et ceux des nouveaux membres pour faire des comparaisons.

**Le président:** M. Tingley a compris votre question, M. Gray, vous pourrez lui demander . . .

**M. Ouellet:** Je n'ai rien contre, Monsieur le président. Si vous nous envoyez ces curriculum, nous y jetterons un coup d'oeil avec plaisir.

**Le président:** C'est une bonne idée, ce sera intéressant. Mais on ne le fera pas tout de suite. Envoyez cela, M. Tingley, si c'est possible. On est prêt à tout, M. Gray, pour raccourcir les questions.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Monsieur le président, je pensais qu'il ne s'agissait pas simplement de la composition du comité, on pose des questions, mais pour moi, c'est la première fois depuis deux ans qu'on demande les noms et la formation, les curriculum vitae des membres du conseil, qu'il s'agisse de l'ancien conseil ou du nouveau. Ça nous ferait remonter à 1962.

**Le président:** Nous parlions de l'exposé de M. Tingley. Le fait est, M. Gray, que vous êtes devenu député à un moment intéressant. En tant que conservateur, vous êtes devenu membre d'un gouvernement majoritaire mais certains d'entre nous, de l'Opposition, avons posé des questions sur les administrateurs nommés aux sociétés de la Couronne.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Monsieur le président, quel malheur que d'être né meneur d'hommes et de se trouver réincarné dans un avatar nouveau.

[Texte]

**The Chairman:** My clerk just reminds me, Mr. Gray, which is most relevant, that under the new rules—this makes it even more relevant than when we used to do it and sneak questions in under an unobservant chairman—all Order-in-Council appointments involving transport . . . I have a pile of Order-in-Council appointments like this referred to me automatically from the Privy Council Office, which frankly we have not had . . . This is something else we can talk about tomorrow. It is most relevant that Order-in-Council appointments come in as they should. You have really opened up a can of worms, Mr. Gray.

These are most relevant questions. Mr. Tingley understood the question. For historical interest, perhaps if you could come along—since Mr. Ouellet and members do not have any objections except we have too much paper across our desks right now—some members may look at this piece of paper you send us, and if you could, it will help to shorten the questions later on.

**Mr. Ouellet:** Mr. Chairman, I thank you very much. I want to remind Mr. Gray of what you have just said; I found it indeed a little surprising he did not like the line of questions because it is precisely the mandate which has been given to Members of Parliament now under the new rules. I would invite him to read again the new rule of the House and he will see these types of questions are very pertinent. I would appreciate receiving these CVs and it will enlighten us on whether or not we should call as witnesses some of these directors. Now as a committee we have the right to call these new appointees and question them, and that is the reason I was asking the questions. And that will end my questioning, Mr. Chairman.

• 1625

**The Chairman:** Thank you, Mr. Ouellet. Mr. Angus.

**Mr. Angus:** Thank you, Mr. Chairman. I have a few non-controversial—

**Mr. Dantzer:** Do you have my name down there?

**The Chairman:** Yes, I have.

**Mr. Dantzer:** Well, it was long before he put his name up.

**The Chairman:** No. No, it was not.

**Mr. Dantzer:** It sure was, because I saw him come in and raise his hand and you put his name down.

**An hon. member:** Yes, me too.

**Mr. Dantzer:** And the same with him.

**The Chairman:** I have next Mr. Cochrane, then Mr. Reid—

**Mr. Dantzer:** Fiddle!

**The Chairman:** —then Mr. Dantzer.

**Mr. Dantzer:** I am tired of this nonsense.

**Mr. Angus:** Thank you, Mr. Chairman. I always thought we had a certain rotation here and that is what we were following.

[Traduction]

**Le président:** Mon greffier vient de me rappeler avec raison, M. Gray, qu'en vertu du nouveau règlement—c'est encore plus pertinent que lorsqu'on en profitait pour poser des questions au nez et à la barbe d'un président distrait, toutes les nominations par décret du Conseil en matière de transports . . . J'en ai toute une pile qui m'est adressée systématiquement par le bureau du Conseil privé, et en toute sincérité, nous n'avons pas . . . On pourra en parler demain. Ce qui est pertinent, c'est que les nominations par décret du Conseil nous parviennent en bonne et due forme. C'est une vraie boîte de pandore que vous avez ouvert-là, M. Gray.

Ces questions sont très pertinentes et M. Tingley a bien compris la question. Pour la perspective historique, si cela vous chante—vu que M. Ouellet et les autres députés n'ont pas d'objections sauf que nos bureaux sont déjà trop encombrés de paperasserie—les députés pourront jeter un coup d'oeil sur le document que vous nous avez envoyé, ce qui permettrait de diminuer le nombre de questions par la suite.

**M. Ouellet:** Je vous remercie beaucoup, Monsieur le président. J'aimerais rappeler à M. Gray les propos que vous venez de tenir. Je trouve en effet un peu surprenant qu'il n'ait pas aimé les questions posées alors qu'il s'agit précisément du nouveau mandat des députés en vertu du nouveau règlement. Je l'inviterais donc à relire le nouveau règlement de la Chambre pour qu'il voie que les questions sont tout à fait pertinentes. J'aimerais bien recevoir les curriculum vitae des membres du conseil, ce qui nous permettra de décider si nous devons inviter certains de ces administrateurs. Nous avons actuellement le droit de convoquer ces nouveaux membres et de les interroger, d'où les questions que nous avons posées. Ce sera tout, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Ouellet. Monsieur Angus.

**M. Angus:** Merci, monsieur le président, j'ai quelques questions sans problème . . .

**M. Dantzer:** Vous avez mon nom sur la liste?

**Le président:** Oui.

**M. Dantzer:** Eh bien, je l'ai mis sur la liste longtemps avant lui.

**Le président:** Pas du tout. Absolument pas.

**M. Dantzer:** J'en suis certain. Je l'ai vu arriver, lever la main et vous l'avez inscrit sur la liste.

**Une voix:** Je l'ai vu aussi.

**M. Dantzer:** Il l'a vu aussi.

**Le président:** J'ai ensuite sur ma liste M. Cochrane, puis M. Reid . . .

**M. Dantzer:** C'est du magouillage!

**Le président:** Et M. Dantzer.

**M. Dantzer:** Je suis tanné de ces âneries.

**M. Angus:** Merci, monsieur le président. On a toujours suivi un certain roulement et c'est ce qu'on fait en ce moment.



[Text]

**Mr. Dantzer:** [*Inaudible—Editor*]

**Mr. Angus:** It really is June, is it not?

**The Chairman:** It sure is. Perhaps we can discuss that tomorrow too.

**Mr. Angus:** It is going to be a long meeting, Mr. Chairman, if we keep this up.

Mr. Tingley, I want to ask you if you have been able to do any assessment as to the financial impact or cost of clause 4 of Bill C-75 on Marine Atlantic. Have you been given any figures to indicate what you may be charged—anything at all?

**Mr. Tingley:** No, Mr. Angus. I presume clause 4 is the one that talks about ice-breaking assistance and that sort of thing.

**Mr. Angus:** Yes, the cost recovery clause of marine services.

**Mr. Tingley:** In terms of our Prince Edward Island services, we do not use ice-breakers. Our own ships are quite capable of handling that situation. I think maybe only once in the last 10 years that I can recall did we ask for an ice-breaker, and that was before we got the new *Alouette*, so I do not think we ever would.

**Mr. Angus:** And that is the only area where you have to use coast guard ice-breakers as opposed to your own ice-breaking equipment?

**Mr. Tingley:** No. I was going to move on to the gulf situation.

**Mr. Angus:** Okay.

**Mr. Tingley:** There we have in the past used some ice-breaking assistance. Now, with the new fleet we have, we simply do not know how much ice-breaking assistance we will need, if any. The *Caribou* has 28,000 horsepower, all of which can be applied in ice, and any vessel we get now is going to be a much more efficient ice-breaker than what we have had in the past.

I am concerned about that clause, and I have expressed some concerns to those people I have worked with. I would hope we would not be assessed these expenses.

**Mr. Angus:** There are other elements, too, other than ice-breaking. There is any of the navigational aids provided.

Let me go on by asking in terms of your current operation how much of your expenses, either in a percentage term or in dollar terms, go to pay another government agency for whatever services they may provide? And when I say government agency, I am talking about harbour commissions for dockage fees, for berthage, any of those kinds of things. What percentage are you sort of recycling back to the government?

**Mr. Tingley:** Mr. Angus, I cannot answer the question specifically, but it would be very, very small, because for the most part we own—like Borden-Cape Tormentine, we own it outright; North Sydney—Port-aux-Basques we own it outright. The Port of St. John's, Newfoundland, we would pay harbour dues; the Port of Saint John, New Brunswick, we

[Translation]

**M. Dantzer:** [*Inaudible—Éditeur*].

**M. Angus:** C'était bien en juin, n'est-ce pas?

**Le président:** Effectivement. On pourra peut-être en discuter demain également.

**M. Angus:** Si ça continue, monsieur le président, on va siéger toute la nuit.

Monsieur Tingley, j'aimerais savoir si vous avez pu évaluer l'impact financier de l'article 4 du projet de loi C-75. Avez-vous eu des chiffres qui puissent permettre de faire certaines prévisions?

**M. Tingley:** Non, monsieur Angus. L'article 4, c'est bien celui qui parle de l'aide pour les brise-glace, entre autres choses?

**M. Angus:** Oui, il s'agit de l'article sur le remboursement des frais des services maritimes.

**M. Tingley:** Nous n'utilisons pas de brise-glace pour l'Île du Prince-Édouard. Nos propres traversiers font l'affaire. Je pense que, depuis 10 ans, si ma mémoire est fidèle, nous avons demandé qu'on nous donne un brise-glace, mais c'était avant qu'on nous donne le nouvel *Alouette*, de sorte que je pense qu'on n'en aura jamais besoin.

**M. Angus:** Et c'est la seule région où on a recours au brise-glace de la garde côtière et où les gens n'ont pas leur propre équipement?

**M. Tingley:** Non. J'étais sur le point de parler de la situation dans le golfe.

**M. Angus:** Allez-y.

**M. Tingley:** Dans le passé, nous avons dû faire appel à des brise-glace. Avec notre nouvelle flottille, nous ne savons pas dans quelle mesure nous en aurons de besoin, et il est même possible que nous n'en ayons pas besoin du tout. Le *Caribou* a 28,000 chevaux-vapeur, ce qui est suffisant pour traverser les glaces, et les nouveaux traversiers qu'on nous donnera seront tous mieux équipés pour traverser les glaces que ceux qu'on a eus par le passé.

Cet article m'inquiète, et je l'ai signalé à ceux avec qui j'ai travaillé. J'espère que nous ne devons pas assumer ces frais.

**M. Angus:** Il ne s'agit pas simplement de brise-glace mais aussi d'aides à la navigation.

Dites-moi quel pourcentage de vos dépenses représentent à l'heure actuelle les sommes versées à un autre organisme gouvernemental pour des services rendus. Donnez-moi ça en pourcentage ou en dollars. Quand je parle d'organisme gouvernemental, je parle des frais de quai versés au Conseil des ports, pour l'amarrage, etc. Autrement dit, quel est le pourcentage qui retourne dans la poche du gouvernement?

**M. Tingley:** Monsieur Angus, je ne peux pas vous donner de réponse précise, mais je vous dirais que c'est un pourcentage infime car dans la plupart des cas il s'agit d'installations que nous possédons, comme pour le traversier de Borden à Cap-Tormentin et celui de North Sydney à Port-aux-Basques. À St-Jean, Terre-Neuve, nous payons des frais de quais, ainsi

## [Texte]

would pay harbour dues; Yarmouth we own outright, or virtually so; Bar Harbour we own outright; Digby we own outright. So it would be a very, very small portion. We do rent a shed in Goose Bay; and I think we pay a little bit in coastal ports, but a very, very small portion—I would say less than 1%.

**Mr. Angus:** Let me come back to our previous meeting with my amendment that was ruled out of order. For the information of the committee, what would be the cost to the federal government if your tolls or fees or ticket prices, whatever term you apply to them, were reduced to zero for the users of your service, both in terms of passenger and cargo? What would be the net cost to the taxpayers of Canada to have 100% subsidy, because I gather you are fairly heavily subsidized now?

**Mr. Tingley:** Assuming that the traffic stayed the same, it would be approximately \$55 million. That is what we take in now through what we call the fare box, or the toll booth.

• 1630

**Mr. Angus:** What is the total amount that you are subsidized, the value of the subsidy?

**Mr. Tingley:** This year it is around \$122 million for operating.

**Mr. Angus:** A final question, Mr. Chairman, both in this round and any round. Can you give us an idea of where you are at in terms of the transference of pension plans from CN to Marine Atlantic in all of the other labour-relations matters? Have you some outstanding items still? Is everybody happy or do you still have some problems?

**Mr. Tingley:** Mr. Angus, I think everybody is happy, as far as I know. I have made a tour through most of the territories and I have not heard too much about it.

Where we are at essentially is that we assumed that what became Bill C-88 would be passed by the end of 1985; it was not, of course, but we assumed that. CN, by their act, did not have outside employees in their pension plan, so we just assumed that we had to be ready by the end of 1985 and we were, with our own pension plan. As a matter of fact a new pension plan went into operation January 1, 1986.

We have hired a consultant, a very good consultant we think, from Mercer and we are in the process of negotiating with CN for the split of the plan. We have received \$40 million from them; we hope to receive another \$40 million to \$45 million in the near future and then undoubtedly there will be negotiations probably over another \$10 million to \$15 million.

The plan is up and running and at this point in time it is essentially the same plan as CN had. I have spoken to a lot of people in our organization and I have said it is all right for the future and if they want something different we will discuss it.

**Mr. Angus:** Fine. Thank you, Mr. Chairman, that is all I have.

**The Chairman:** Thank you very much. Mr. Cochrane. Oh, Mr. Benjamin, good afternoon. You are down at the bottom of the list.

## [Traduction]

qu'à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick; nous sommes propriétaires d'installations dans le port de Yarmouth; c'est également le cas pour Bar Harbour et pour Digby. Le pourcentage est donc infime. Nous louons un hangar à Goose Bay et nous avons certains frais dans les ports côtiers, mais c'est un pourcentage infime, probablement moins de 1 p. 100 de nos frais.

**M. Angus:** À la dernière réunion, j'ai présenté un amendement qui a été jugé irrecevable. Pour la gouverne des membres du Comité, pourriez-vous nous dire combien cela coûterait au gouvernement fédéral si vous éliminez les droits de péage pour les passagers et la marchandise? S'il s'agissait de services entièrement subventionnés, combien cela coûterait-il aux contribuables canadiens? Apparemment, vous recevez déjà des subsides considérables?

**M. Tingley:** Si l'on maintient le niveau de trafic actuel, 55 millions de dollars environ. C'est actuellement ce qu'on récupère dans nos postes de péage.

**M. Angus:** Quel est le montant total de la subvention, la valeur totale?

**M. Tingley:** Cette année, pour le fonctionnement, environ 122 millions de dollars.

**M. Angus:** Monsieur le président, une dernière question pour ce tour, et d'ailleurs, je n'en ai pas d'autre. Pouvez-vous nous dire où en est le transfert des régimes de pensions du CN à Marine Atlantique sur tous les autres points? Est-ce qu'il en reste à régler? Est-ce que tout le monde est satisfait ou bien avez-vous encore des problèmes?

**M. Tingley:** Monsieur Angus, que je sache, tout le monde est satisfait. J'ai parcouru la plupart des territoires, et je n'en ai pas vraiment entendu parler.

En fait, nous avons pensé que le bill C-88 serait adopté à la fin de 1985, mais ce n'a pas été le cas. Aux termes de la Loi qui régit le CN, aucun employé de l'extérieur n'est couvert par le régime de pensions; nous avons donc pensé que notre propre régime de pensions serait à prêt à la fin de 1985, ce qui était le cas. En fait, un nouveau régime de pensions est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1986.

Nous avons embauché un expert-conseil, excellent, à notre avis, de chez Mercer, et nous sommes en train de négocier avec le CN le partage des fonds. Nous avons reçu 40 millions de dollars et nous espérons en recevoir 40 ou 45 autres millions dans un avenir proche; ensuite, il y aura probablement d'autres négociations sur 10 ou 15 millions de dollars supplémentaires.

Le régime a déjà démarré, plus ou moins identique à celui du CN. J'ai parlé à beaucoup de gens à qui j'ai dit que s'ils souhaitaient quelque chose de différent, nous pourrions toujours en discuter.

**M. Angus:** Parfait. Merci, monsieur le président, c'est tout.

**Le président:** Merci beaucoup. Monsieur Cochrane. Oh, monsieur Benjamin, bon après-midi. Vous êtes en bas de ma liste.



[Text]

**Mr. Benjamin:** As usual.

**The Chairman:** Not as usual. In view of what just happened here about three minutes ago—

**Mr. Benjamin:** What happened?

**The Chairman:** Anyway... Mr. Cochrane. Mr. Cochrane spoke to me a long time ago. He is also from Atlantic Canada and the Chair exercised discretion. Mr. Reid spoke to me before Mr. Dantzer ever nodded to me. But there is a usual rotation at committees and that is why Mr. Angus and Mr. Ouellet were the first questioners.

If members want to discuss that tomorrow, then certainly we can discuss it. But I am afraid it is Wednesday afternoon in the middle of June and the sooner we get out of here the better. Mr. Cochrane.

**Mr. Cochrane:** Thank you. First of all I would like to welcome Mr. Tingley to the Standing Committee on Transport. It is nice to see someone from home and it is also nice to see someone who represents a number of jobs that exist in my constituency, a fact of which I am most appreciative.

There are a couple of items that I would like to ask about with regard to issues that have arisen over the past few months. The first one involves the Commissioner of Official Languages and his report and his comments about the adequacy of service that was being provided by CN Marine. I understand that you came in line for some criticism recently, along with the Saint John Canada Games and a few other federally sponsored or organized institutions or events.

I guess my concern is that it appears to me that CN Marine is trying very hard to live up to the suggestions of the Commissioner of Official Languages, but I am concerned with the rapidity of your activity. I have had a number of complaints expressed to me and some comments made that there will be some disruption with regard to the work force and that some decisions with regard to placement of that work force would be predicated upon their ability in a second language as opposed to their seniority.

I can understand the desire of the corporation to meet the requests of the Commissioner of Official Languages, but I am also very aware of the long-standing period of labour peace with CN Marine and its employees; in fact you are to be complimented on the way you have handled negotiations and the difficult task of downsizing the work force. You have done it extremely well, with a great deal of care and caution and very little criticism.

Can you update me as to the activities of CN Marine with regard to this? Would the complaints that I am receiving be valid? Is there any other way that you could phase in the recommendations of the Commissioner of Official Languages and still achieve the same objective but perhaps over a little bit longer period of time and with less what has been expressed to me as disruption by the employees?

**Mr. Tingley:** Yes. Thank you, Mr. Cochrane. Perhaps first of all I might just read into the record a little bit of what the Commissioner of Official Languages did say about us. In the

[Translation]

**M. Benjamin:** Comme d'habitude.

**Le président:** Non, pas comme d'habitude. Etant donné ce qui vient de se produire il y a trois minutes...

**M. Benjamin:** Qu'est-ce qui s'est passé?

**Le président:** De toute façon... monsieur Cochrane. M. Cochrane m'avait fait signe il y a longtemps; il est également de la région des Maritimes et j'ai exercé mon pouvoir discrétionnaire. M. Reid m'avait fait signe avant même M. Dantzer. Mais comme nous respectons une rotation dans les comités, c'est M. Angus et M. Ouellet qui ont commencé.

Si les députés veulent en discuter demain, nous pourrions certainement le faire. D'un autre côté, nous sommes mercredi après-midi, au milieu du mois de juin, et plus vite nous serons sortis d'ici, mieux cela vaudra. Monsieur Cochrane.

**M. Cochrane:** Merci. Pour commencer, je souhaite la bienvenue à M. Tingley au Comité permanent des transports. C'est un plaisir de rencontrer quelqu'un de chez nous, qui représente aussi un certain nombre d'emplois dans ma circonscription; c'est une chose que j'apprécie beaucoup.

J'ai des questions à poser sur certaines questions qui ont été soulevées depuis quelques mois. Pour commencer, le Commissaire aux langues officielles et ses observations sur les services assurés par CN Marine. Je crois comprendre que vous avez été critiqués récemment pour l'administration des Jeux du Canada à Saint-Jean, ainsi que pour d'autres institutions ou manifestations parrainées par le gouvernement fédéral.

A mon avis, CN Marine fait tout ce qu'il peut pour respecter les recommandations du Commissaire aux langues officielles, mais c'est la rapidité de vos actions qui me préoccupe. J'ai reçu plusieurs plaintes, et on m'a parlé de l'incertitude qui règne parmi les travailleurs qui craignent que le placement ne devienne fonction de la compétence dans la deuxième langue et non pas de l'ancienneté.

Je comprends que la société souhaite se conformer aux désirs du Commissaire aux langues officielles, mais en même temps, je sais que CN Marine et ses employés ont derrière eux une longue période de paix syndicale. En fait, la façon dont vous avez mené les négociations est tout à fait remarquable, surtout si l'on considère que vous avez dû faire des compressions de personnel. Vous vous êtes remarquablement bien débrouillés, vous avez procédé avec prudence, et vous avez été peu critiqués.

Pouvez-vous me mettre au courant des activités de CN Marine dans ce domaine? Est-ce que les plaintes que je reçois sont justifiées? Est-ce qu'il y aurait d'autres façons d'appliquer les recommandations du Commissaire aux langues officielles et de parvenir à ces objectifs, peut-être en prenant un peu plus de temps, et en dérangeant un peu moins les employés?

**M. Tingley:** Oui. Merci, monsieur Cochrane. Pour commencer, j'aimerais vous citer quelque chose que le Commissaire aux langues officielles a dit à notre sujet. Dans le premier

## [Texte]

first paragraph he comments about the fact that we are going to be a new organization and so forth and so on, and that we will have an opportunity to develop our own official languages policy, and we are certainly working on that. Then he goes on to say:

... this opportunity to start afresh by tackling its persistent language of service problems is promising, but the organization has a long way to go.

• 1635

We have consistently been criticized by the commissioner in his annual reports, so this year we decided to take some steps. Hopefully these steps would go some distance to satisfy the commissioner in being able to provide a second language capability to those people who ask for it and at the same time not to be too disruptive to the people who are going to be affected.

With that in mind, actually some years ago we established eleven what we called designated positions on the Prince Edward Island vessels for the summer months only. We have now extended that to include what we call the "shoulder" season, for which we have designated nine positions. That is not nine additional; that is nine of the eleven, and in the winter months seven positions. That is on board the Prince Edward Island vessels.

On the Borden-Cape Tormentine shore services we will have one toll booth, which will be designated by a sign that in this toll booth you can get service in either of Canada's official languages. One of the points the commissioner in conversation with me is always making is that this service should be spontaneous, that if somebody speaks to our people in French, the answer should be immediately in French. So we are going to designate one toll booth, and the occupant of that toll booth will have the capability to give service in both official languages. To do that we have had to designate three positions in Cape Tormentine and three positions in Borden for the summer months and then two positions in each place for the other two months.

Going on beyond that, of course we have designated twelve positions on Newfoundland vessels, four on the North Sydney-Port aux Basques shore services, four on the Digby-St. John shore services, one on the Yarmouth, four positions on the *Bluenose*, and three positions on *Princess of Acadia*. I believe you are most interested in the Cape Tormentine situation because I would presume that is where you are getting the complaints from.

**Mr. Cochrane:** Three out of three, I think.

**Mr. Tingley:** Yes. There are three people affected at Cape Tormentine. What we have said to them is that in designating these positions, we will put them up to bid as we normally do, and people we accept will have to be bilingual. We have also said two things to those people who could very well be displaced who do not have this bilingual capability. One is that they will have a job; nobody is going to be out of a job for this

## [Traduction]

paragraphe, il dit que nous allons devenir une nouvelle organisation, etc., et que nous aurons l'occasion de mettre sur pied notre propre politique des langues officielles; certainement, nous nous en occupons. Il dit ensuite:

... cette occasion de recommencer à zéro en s'attaquant aux problèmes persistant de la langue de service est prometteuse, mais cet organisme a encore beaucoup de chemin à parcourir.

Le commissaire nous a régulièrement critiqué dans ses rapports annuels, et cette année nous avons décidé de prendre des mesures. Nous espérons que ces mesures sauront satisfaire le commissaire et le convaincre que nous sommes en mesure d'offrir la seconde langue aux gens qui le demandent sans déranger trop les employés qui seront affectés.

Cela dit, il y a quelques années nous avons créé 11 postes désignés sur les bateaux qui desservent l'Île du Prince-Edouard, uniquement pendant les mois d'été. Aujourd'hui, ce service est également assuré pendant la moyenne saison, et nous avons désigné neuf postes. Il ne s'agit pas de neuf postes supplémentaires, mais de neuf des onze postes, et pendant les mois d'hiver, sept postes. Il s'agit des bateaux qui desservent l'Île du Prince-Edouard.

Quant au service entre Borden et Cap-Tourmentin, nous aurons un guichet de péage qui sera désigné et une pancarte préviendra les gens qu'à ce guichet-là, le service est offert dans l'une ou l'autre langue officielle du Canada. Lorsque je discute avec le commissaire, il ne cesse de me répéter que ce service devrait être spontané, c'est-à-dire que, dès qu'on s'adresse à nos gens en français, ils devraient pouvoir répondre en français. Nous allons donc désigner un guichet de péage et l'employé qui travaillera dans ce guichet pourra répondre dans les deux langues officielles. Pour mettre ce système en place, nous avons dû désigner trois postes à Cap-Tourmentin et trois postes à Borden pendant les mois d'été et également deux postes dans chacun de ces endroits pendant les deux autres mois.

En plus de cela, nous avons bien sûr désigné 12 postes à bord des bateaux qui desservent Terre-Neuve, quatre entre Sydney-Nord et Port-aux-Basques, quatre entre Digby et St-Jean, un à Yarmouth, quatre à bord du *Bluenose* et trois postes à bord du *Princess of Acadia*. J'imagine que c'est la situation à Cap-Tourmentin qui vous intéresse le plus car j'imagine que les plaintes que vous recevez viennent de là.

**M. Cochrane:** Trois sur trois, je pense.

**M. Tingley:** Oui. Trois personnes sont en touchées à Cap-Tourmentin. Nous leur avons expliqué que ces postes désignés seraient mis en concours, comme ils le sont normalement, et les gens qui les accepteraient devraient être bilingues. Nous avons également expliqué deux choses aux gens qui risquent d'être déplacés parce qu'ils n'ont pas cette compétence. D'une part, nous leur avons assuré qu'ils auraient un emploi, que personne



[Text]

reason. The second thing is that whatever that job is, they will be paid the same rate they are paid now.

While we recognize fully that somebody who now sits it in a nice warm toll booth in the winter months and sells tickets may end up directing traffic in a snow storm, at the same time we think we have an obligation to comply with the laws of Canada, which is what the Commissioner of Official Languages is telling us to do. We are trying to get the best of both worlds here, recognizing some inconvenience but at the same time trying to carry out our mandate.

**Mr. Cochrane:** It appears from your answer that you have thought out the process very well, and obviously there is the least amount of disruption to the employees, but obviously it is the ones who are upset that we are hearing from.

I am trying to visualize how it is going to work though. I am familiar with the configuration at Borden and Tormentine both. In fact probably if Mr. Ouellet went back he would be most impressed with the improvements that have taken place as opposed to the one line-up that used to stretch all the way through Cape Tormentine and half way to Port Elgin. You get into lanes now. Will there be some difficulty if you pull in and you happen to want service in both official languages and that is the lane that is long? Is there not an element of worry on behalf of the corporation that you are then going to be discriminating against people who want service in either one of the official languages to get into a different line? I know that when you get there the guy generally directs you to the shortest line or they put all the trucks in one and so on. How is that going to be handled?

• 1640

**Mr. Tingley:** I believe that people usually just select the shortest line, and if somebody wants to communicate with us in the French language I do not think there will be a long line-up there. The line-ups usually are about equal at the two toll booths. We are not saying that either line is unilingual in that sense, and I think the line-up will be about the same—unless of course you have a large number of people all of a sudden who want to deal in the French language, and then you could get a line-up. I do not think that will happen.

**Mr. Cochrane:** I hope not.

**Mr. Tingley:** A good mix arrives at the toll booth.

**Mr. Cochrane:** It is an interesting question, at least to me. If I pulled up and wanted to get service, let us say, in both official languages and that line was long compared to the rest of them, then I would feel that because I wanted my service in a different language I would be penalized. It is just interesting, and if you have any complaints over the summer I would like to hear them.

**The Chairman:** You will hear them at the Supreme Court under the Charter of Rights.

[Translation]

ne serait congédié pour cette raison-là. D'autre part, nous leur avons dit que, quel que soit cet emploi, leur salaire resterait inchangé.

Nous savons parfaitement qu'une personne qui actuellement est assise pendant l'hiver dans une cabine de péage bien chauffée et bien confortable et qui vend des billets pourrait fort bien se retrouver au milieu du trafic dans une tempête de neige, mais en même temps, nous sommes forcés de respecter les lois du Canada, comme le commissaire aux langues officielles essaie de nous en persuader. Nous essayons d'être le plus conciliants possible, nous savons que cela présente des inconvénients, mais en même temps, nous essayons d'exécuter notre mandat.

**M. Cochrane:** Apparemment, d'après ce que vous nous dites, vous avez bien réfléchi, et vous vous êtes arrangés pour déranger le moins possible les employés mais, bien sûr, ce sont ceux qui sont mécontents qui viennent nous voir.

Cela dit, j'essaie de m'imaginer comment cela va fonctionner. Je connais la disposition des cabines à Borden et à Cap-Tourmentin. En fait, si M. Ouellet y retournait, il serait probablement très impressionné par les améliorations qui ont été faites; nous sommes loin de l'unique queue qui s'étirait à travers Cap-Tourmentin jusqu'à mi-chemin de Port Elgin. Aujourd'hui, il y a plusieurs voies. Est-ce qu'il n'y aura pas un problème si vous arrivez et que vous voulez être servi dans les deux langues officielles et que c'est justement la queue qui est la plus longue? Est-ce que la société ne craint pas que cela constitue une discrimination contre les gens qui veulent être servis dans l'une ou l'autre langue officielle et qui pourraient être forcés de changer de ligne? Un préposé dirige les arrivants vers la queue la plus courte. Il peut également mettre tous les camions dans une voie. Comme cela se passera-t-il?

**M. Tingley:** En général, les arrivants choisissent la file la plus courte, et je doute qu'il y ait une longue queue pour ceux qui souhaitent communiquer avec nous en français. En effet, les queues sont généralement de la même longueur aux deux postes de péage. Nous n'avons pas l'impression pour autant que les queues sont unilingues. En général, elles sont à peu près de la même longueur, à moins, bien entendu, que l'arrivage subit d'un groupe de francophones ne crée une longue file d'attente à ce poste. Mais je doute que cela se produise.

**M. Cochrane:** J'espère que non.

**M. Tingley:** Il y a habituellement un assez bon mélange au poste de péage.

**M. Cochrane:** C'est une question qui m'intéresse particulièrement. Mettons que j'insiste pour obtenir le service dans les deux langues officielles et que la file d'attente au poste bilingue est plus longue que les autres. Je pense que je me sentirais pénalisé du fait de vouloir obtenir le service dans une langue différente. C'est un aspect assez intéressant de la question, et si vous recevez des plaintes cet été, je vous saurais gré de m'en faire part.

**Le président:** S'il y a des plaintes, vous en entendrez parler à la Cour suprême, dans le contexte de la charte des droits.

## [Texte]

**Mr. Cochrane:** Yes, I am wondering about that. We do not want to give them any ammunition when they get there, mind you, but it is an interesting problem.

I appreciate what you are going through, and I am appreciative of the fact that your human resources department seems to be fairly cognizant of the upset that some people feel about this. I would hope that you would make every effort to make sure through the bidding process that as much attention is paid to seniority as possible with the least amount of disruption for the employees.

My second question is about your survival suits. I do not mean legal cases with regard to survival, but the emergency suits that are used. I understand that the ferry boats are not equipped with survival suits, presumably because there would just not be enough for all the passengers and if you had them for the crew I guess the old adage that the captain is the last one to leave the ship would be kind of thrown out. There was also some talk with regard to survival suits that it was going to be discussed with the Marine Safety Advisory Council and there was perhaps some suggestion that survival suits could be provided to the ships that are being taken to docks for refit or into dry dock or on long voyages as opposed to the regular scheduled voyages. Has anything happened on that issue to resolve what some people perceive to be safety difficulties?

**Mr. Tingley:** As far as I know, it is still in front of the Marine Safety Advisory Council, the MSAC. I know that they have just had a meeting in Vancouver, which I did not attend, but a member of my staff did. I am not sure whether or not this particular item was discussed.

We provide survival suits on our freight vessels in the Newfoundland service. We have not provided survival suits on any of our passenger vessels for any reason whatsoever. Our feeling, quite frankly, is that with the extra safety built into a passenger vessel, the very nature of a passenger vessel, survival suits are just not necessary.

**Mr. Cochrane:** I guess I am thinking more then in the latter situation where certain safety features are built in . . . I can understand that going from Cape Tormentine to Borden in that situation it is very safe, but if that ship was to be sent . . . I do not know where you have your ships dry-docked or where you service them, but on that particular one there are no passengers. You are then just with crew taking them to perhaps a distant point that is not the same navigational situation as you would have. Has any consideration been given to providing them for the long trip as the boats are taken out of service to be serviced at a location?

**Mr. Tingley:** As a result of representation from some of the unions, consideration has been given to it, yes. But we simply do not see that it is necessary because the dry docks most of those vessels go to are never very far from shore anyway. I do not think they would be any farther from shore than they are in the Prince Edward Island service. Those vessels usually go either to Halifax, where they just go through the Canso Canal around the coast, or they come up the river to various yards in Montreal, Lauzon, Sorel . . . there is another yard near Matane, I believe. As I say, they are always close to shore, and

## [Traduction]

**M. Cochrane:** Je me demandais justement. C'est un problème intéressant, et il vaudrait mieux ne pas leur donner trop de raisons de se plaindre.

Je comprends très bien votre situation. Il semble également que votre service du personnel comprenne les inquiétudes des personnes concernées. J'espère que vous accorderez, dans le cadre de votre système d'appel d'offres, autant de considération que possible à l'ancienneté et que les employés concernés ne seront pas trop affectés.

Ma deuxième question porte sur les costumes de survie en cas d'urgence. Que je sache, les traversiers ne sont pas munis de costumes de survie, sans doute parce qu'il est impossible d'en avoir suffisamment pour tous les passagers. Qui plus est, si vous en aviez seulement pour l'équipage, je suppose qu'on ne pourrait plus parler du capitaine qui sombre avec son vaisseau. J'ai entendu dire que le Conseil consultatif sur la sécurité maritime devait aborder cette question. Il semble qu'il ait été proposé qu'on en mette dans les navires au radoub, les navires en cale sèche ou les navires qui partent pour de longs voyages, par opposition aux navires qui effectuent le service régulier. A-t-on trouvé une solution à ce problème de sécurité?

**M. Tingley:** Que je sache, le Conseil consultatif sur la sécurité maritime n'a pas encore tranché. Le conseil s'est réuni dernièrement à Vancouver. Je n'ai pas assisté à cette séance, mais un membre de mon personnel y était. Je ne sais pas si on a abordé cette question.

Nous fournissons des costumes de survie à nos navires qui transportent des marchandises dans la région de Terre-Neuve. Les navires qui transportent des passagers ne sont pas munis de costumes de survie pour une raison quelconque. Les navires qui transportent des passagers contiennent beaucoup plus d'éléments de sécurité, et nous estimons par conséquent inutile de les munir de costumes de survie.

**M. Cochrane:** Je pensais à d'autres situations que celle-là. Je comprends qu'il n'y a aucun problème quand on va de Cap Tormentine à Borden. Mais mettons qu'un navire . . . Il n'y a pas de passagers sur les navires en cale sèche ou en réparation. Je ne sais pas où sont situées vos installations. Je suppose que dans ce cas, l'équipage doit naviguer dans des circonstances bien différentes. Avez-vous envisagé de fournir des costumes de survie aux équipages qui s'occupent du transport des navires aux installations de réparation?

**M. Tingley:** Nous avons envisagé de le faire suite à des pressions qu'ont exercées certains syndicats. Nous sommes cependant arrivés à la conclusion que cette mesure ne s'imposait pas, du fait que les installations de radoub ne sont jamais très loin de la côte. Je doute qu'elles soient plus éloignées qu'elles le sont à l'Île-du-Prince-Édouard. Les navires se rendent habituellement à Halifax et n'ont qu'à suivre le chenal Canso, le long de la côte, ou alors, ils remontent le fleuve pour se diriger vers divers chantiers, soit Montréal, Lauzon ou Sorel. Que je sache, il y a un autre chantier maritime près de



[Text]

with the very nature of the vessels we just do not see they are necessary.

**Mr. Cochrane:** Just in summary—

**The Chairman:** There is not time for a summary. You have had your full time, 15 minutes.

**Mr. Cochrane:** Just a comment?

**The Chairman:** No. Mr. Reid. I called Mr. Dantzer, but he was not here.

**Mr. Robichaud:** [*Inaudible—Editor*]

**The Chairman:** Do not get me onto that, Mr. Robichaud. I have come in order of succession after the first round and you actually are going to come before Mr. Benjamin and you are not even legally on the committee. If Mr. Benjamin goes along with that, all right. Mr. Reid.

• 1645

**Mr. Reid:** Mr. Tingley, I just wanted to join in welcoming you to this table and indicate that your opening comments touch on some of the subjects I was concerned with. I really want to find out as much as I can about your fleet, its age, replacement and expansion program. We are told you have 15 vessels in that fleet. Can you tell us briefly what the categories of those vessels are? The report indicates that 15 vessels are operative in this CN fleet and they are not all ferries. I wonder what they are.

**Mr. Tingley:** Mr. Reid, I have problems sometimes with the definition of a ferry. For instance, our Newfoundland vessels are very much ocean-going vessels, whereas two of our vessels, at least, in the Prince Edward Island service are not so much ocean-going in that sense. I guess I was brought up with the idea that a ferry was something that went across the Saint John River. Maybe if I could just quickly go through the vessels we have—

**Mr. Reid:** Are you saying, then, Mr. Tingley, they are all a type of ferry?

**Mr. Tingley:** Yes, they are a type of ferry; I guess that is it.

**Mr. Reid:** Then you mentioned that charters are added to the fleet as needed. What number of vessels have you under charter at the present time?

**Mr. Tingley:** These are small vessels which we charter primarily for the Labrador or the Newfoundland coastal service. There are a number of shipowners in Newfoundland—they are practically all in Newfoundland—who own these small vessels and we do not need them on a year-round basis so we charter them just for the summer months. Some of them are chartered for as little, I guess, as three months, and some are chartered for six months.

**Mr. Reid:** Is it the policy, then, Mr. Chairman, of CN Marine and presumably the corporation to follow, that of the major ferries . . . it would be one that would be constructed, perhaps newly constructed, as opposed to a charter vessel?

[Translation]

Matane. Mais comme je l'ai déjà dit, ils sont habituellement tout près de la côte, et vu la structure de nos navires, nous n'en voyons pas le besoin.

**M. Cochrane:** En conclusion . . .

**Le président:** Vous n'avez pas le temps de faire de conclusion. Vous avez eu vos 15 minutes.

**M. Cochrane:** Me permettez-vous une simple observation?

**Le président:** Non. Monsieur Reid. J'avais donné la parole à M. Dantzer, mais il n'est pas là.

**M. Robichaud:** [*Inaudible—Éditeur*]

**Le président:** Ne me lancez pas sur cette voie, monsieur Robichaud. Je suis la liste depuis le premier tour, et vous aurez la parole juste avant M. Benjamin. N'oubliez pas que vous n'êtes même pas membre à part entière du Comité. Si M. Benjamin est d'accord, soit. Monsieur Reid.

**M. Reid:** Monsieur Tingley, je me joins à mes collègues pour vous souhaiter la bienvenue ici au Comité. Vous avez abordé dans vos déclarations liminaires des questions qui me préoccupent particulièrement. Je tiens à en apprendre autant que possible au sujet de votre flotte et de son âge, ainsi que de votre programme de renouvellement et d'expansion. On nous a dit que votre flotte contenait 15 navires. Pouvez-vous nous dire brièvement à quelle catégorie ces navires appartiennent? Selon le rapport, les 15 navires en opération du CN ne sont pas tous des traversiers. Qu'en est-il?

**M. Tingley:** Monsieur Reid, la définition d'un traversier pose parfois des problèmes. Ainsi, les navires de Terre-Neuve naviguent en haute mer; on ne peut en dire autant de deux au moins des navires qui assurent le service à l'Île-du-Prince-Édouard. Vous savez, j'ai été élevé dans l'idée qu'un traversier était un navire qui traversait la rivière Saint-Jean. Je pourrais peut-être vous décrire brièvement nos navires . . .

**M. Reid:** Voulez-vous dire à ce moment-là, monsieur Tingley, que ce sont tous des sortes de traversiers?

**M. Tingley:** Oui, je pense.

**M. Reid:** Vous dites également que vous nolisiez des navires au besoin. Combien avez-vous de navires en location en ce moment?

**M. Tingley:** Il s'agit de petits navires que nous louons pour assurer le service le long des côtes du Labrador ou de Terre-Neuve. Il y a des armateurs, surtout à Terre-Neuve, propriétaires de petits navires, et nous n'en avons pas besoin à l'année longue. C'est pourquoi nous les louons pour les mois d'été. Nous en louons certains pour pas plus de trois mois et d'autres, pour six mois.

**M. Reid:** Est-ce la politique, monsieur le président, de CN Marine et de la nouvelle société que ces grands traversiers . . . allez-vous construire des nouveaux navires au lieu d'en louer?

[Texte]

**Mr. Tingley:** For the most part, yes, although we do have a large freight vessel at the present time on charter, and I believe the Minister of Transport has made a statement to the effect that we probably will be permitted to buy a large freight vessel and do considerable modification work on it in Canada.

**Mr. Reid:** On the fleet renewal . . . and you talk in terms of a new fleet configuration and make a reference to six older vessels being replaced by three large, modern ships. Then I follow on page 5 of your presentation . . . reference to those . . . I do not know whether the three you are talking about from a replacement point of view . . . six older vessels will be replaced in the future by three large modern ships. The first of the new generation of vessels is the *Caribou*. Is the *Caribou*, for instance, under construction or in operation when you talk in terms of its being in the future?

**Mr. Tingley:** It is in operation. It went into operation . . . We took ownership of it on April 22 and it went into operation early in May.

**Mr. Reid:** So are we only talking about two new vessels instead of three?

**Mr. Tingley:** We are talking about the freight vessel and the vessel Mr. Ouellet was asking me some questions about, which we will be contracting for in the near future.

**Mr. Reid:** That *Caribou* was constructed in a Canadian yard?

**Mr. Tingley:** Yes.

**Mr. Reid:** The third ship yet to be constructed—and I note that the term is “yet to be constructed”—is a contract of construction now under way or let?

**Mr. Tingley:** That is the letter of intent to which Mr. Ouellet referred. We are now negotiating a contract with Versatile Davie.

• 1650

**Mr. Reid:** That is right. Then that brings me back to *Versatile Davie*, the second vessel that was referred to, a roll-on, roll-off freighter under charter. Is this the Korean vessel that was chartered? Where is this particular freighter chartered from and what is it?

**Mr. Tingley:** The vessel is owned by a Swedish group. It was built in Korea. We have it chartered. As I said earlier, the Minister of Transport has indicated to us that we will be permitted to buy this or a similar vessel offshore secondhand, but that we will be looking to spend a considerable amount of money modifying the vessel in Canada in Canadian shipyards.

**Mr. Reid:** Is that commitment already made, Mr. Tingley?

**Mr. Tingley:** There is no commitment to a shipyard as yet, but the commitment is made in my mind, yes.

**Mr. Reid:** To a Canadian shipyard.

**Mr. Tingley:** Yes, to a Canadian shipyard. We will go to public tender once we make up our mind what we need to do or wish to do with this vessel.

[Traduction]

**M. Tingley:** C'est possible. Nous avons cependant un grand navire de transport de marchandises en location, mais si je me souviens bien, le ministre des Transports a décidé de nous autoriser à acheter un grand navire de transport de marchandises et à le modifier considérablement au Canada.

**M. Reid:** Pour ce qui est du renouvellement de la flotte . . . vous avez parlé de la nouvelle structure de la flotte et du remplacement de six navires plus anciens par trois grands navires modernes. Vous dites également à la page 5 de votre mémoire . . . je ne sais pas si ces trois navires seront des navires de remplacement . . . mais il semble que six anciens navires seront remplacés par trois plus grands et modernes. Le premier navire de cette nouvelle génération est le *Caribou*. Le *Caribou* est-il en voie d'être construit ou navigue-t-il déjà?

**M. Tingley:** Il navigue déjà. Nous en sommes devenus propriétaires le 22 avril et il a été mis en service au début du mois de mai.

**M. Reid:** Il y aura donc deux nouveaux navires au lieu de trois?

**M. Tingley:** Nous parlons ici d'un cargo et du navire au sujet duquel M. Ouellet a posé quelques questions. Nous allons le louer prochainement.

**M. Reid:** Le *Caribou* a-t-il été construit dans un chantier canadien?

**M. Tingley:** Oui.

**M. Reid:** Le troisième navire qui doit être construit, et j'insiste sur le futur, est-il en chantier maintenant ou sera-t-il loué?

**M. Tingley:** Il s'agit de la lettre d'intention à laquelle M. Ouellet a fait allusion. Nous sommes en train de négocier un contrat avec Davey.

**M. Reid:** C'est exact. Cela me ramène au deuxième navire auquel il a été fait allusion, le *Versatile Davey*, un navire de location qui permet le transroulage de la marchandise. Est-ce là le navire coréen qui a été loué? À qui ce cargo a-t-il été loué et qu'en est-il au juste?

**M. Tingley:** Ce navire appartient à un groupe suédois. Il a été construit en Corée. Nous l'avons loué. Comme je l'ai dit plus tôt, le ministre des Transports nous a autorisés à acheter ce navire ou un navire semblable d'occasion à l'étranger. Cependant, le navire sera modifié dans un chantier naval canadien à grands frais.

**M. Reid:** Les engagements en ce sens ont-ils déjà été pris, monsieur Tingley?

**M. Tingley:** Nous n'avons pas encore choisi le chantier naval, mais en ce qui me concerne, l'engagement est pris.

**M. Reid:** Ce sera un chantier canadien?

**M. Tingley:** Oui, un chantier canadien. Nous ferons un appel d'offres dès que nous aurons cerné nos besoins.



[Text]

**Mr. Reid:** What, might I ask, is the average lifetime of such a ferry?

**Mr. Tingley:** I would think it could be 25 years, 20 to 25 years. Actually, B.C. Ferries have done a tremendous job at rehabilitating and refurbishing old ships and cutting them in two and adding pieces to them and raising decks and all that sort of thing. Now there seems to be a tendency toward rehabilitating some of the older ships rather than going for new ships every time.

**Mr. Reid:** Has CN Marine made a cost analysis as to cost of the conversion of an older vessel as compared to the construction of a new one of an equivalent size?

**Mr. Tingley:** Oh yes, a new vessel of an equivalent size. I presume you are asking if it was built in Canada.

**Mr. Reid:** Yes, I am.

**Mr. Tingley:** It would run around, I would think, I am guessing \$60 million to \$70 million, and we feel that we can put this vessel into service probably for about \$20 million.

**Mr. Reid:** Considering that the life expectancy of a newly constructed vessel is 20 years to 25 years and possibly more, have you considered the cost benefit of construction vis-à-vis a conversion?

**Mr. Tingley:** From our point of view, the cost benefit lies with converting the older vessel. If you want to get into cost benefit to the country, I am afraid I could not get involved with that.

**Mr. Reid:** Again, I ask if there is any policy in CN Marine, either established or under consideration from the point of view of this refurbishing or the new fleet and as to whether or not they will be offshore purchases, conversions or built in Canada vessels?

**Mr. Tingley:** Two of the vessels, the two passenger vessels which will cost us \$260 million in total, one has been built in Canada and the other one will be built in Canada. The freight vessel, as I indicated to you, will be purchased offshore but have extensive modifications in Canada.

**Mr. Reid:** Since we have talked in terms of three, and I do not know whether we have reduced it to two major ferries to be acquired and replacing the six becoming obsolete, we have established that the *MV Caribou* is in operation. Do you contemplate the leasing of another major ferry and the conversion of it?

**Mr. Tingley:** No, Mr. Reid.

**Mr. Reid:** Is there a charter vessel leased from a British firm built in Korea in your fleet operation?

**Mr. Tingley:** There is no such vessel that I can think of. No. Did you say owned by a British firm?

**Mr. Reid:** Chartered by a British corporation, but one that was built in Korea as late as perhaps 1978-79.

[Translation]

**M. Reid:** Pouvez-vous me dire quelle est l'espérance de vie d'un traversier semblable?

**M. Tingley:** Cela peut aller jusqu'à 25 ans, de 20 à 25 ans, en fait. Vous savez, la société *B.C. Ferries* a fait un travail énorme de rénovation d'anciens navires. Ils en ont en effet coupé certains en deux, ont rajouté de l'équipement et relevé les ponts. La tendance actuelle est plutôt à la rénovation d'anciens navires plutôt qu'à la construction de nouveaux navires.

**M. Reid:** CN Marine a-t-elle effectué une analyse pour déterminer les coûts de la transformation d'un ancien navire par opposition à la construction d'un nouveau navire de taille semblable?

**M. Tingley:** Oh oui, une analyse a été faite sur le coût d'un nouveau navire de taille semblable. Je suppose que vous voulez savoir si ce navire était construit au Canada.

**M. Reid:** C'est juste.

**M. Tingley:** Cela peut aller jusqu'à 60 ou 70 millions de dollars. Nous estimons que les travaux de rénovation du navire en question ne s'élèveront qu'à quelque 20 millions de dollars.

**M. Reid:** Puisque les nouveaux navires ont une espérance de vie de 20 ou 25 ans et peut-être même plus, avez-vous comparé les avantages que présente la construction d'un navire par opposition à la rénovation?

**M. Tingley:** Selon nous, la réfection d'un ancien navire présente des avantages économiques. Si vous voulez parler des avantages économiques pour le pays, je ne pense pas pouvoir me lancer dans ce débat.

**M. Reid:** Existe-t-il une politique à CN Marine pour ce qui concerne la rénovation des navires, la nouvelle flotte, l'achat à l'étranger de navires, leur transformation ou leur construction au Canada?

**M. Tingley:** Des deux navires de passagers qui vont nous coûter dans les 260 millions de dollars, l'un a été construit au Canada et l'autre le sera. Le cargo, comme je l'ai déjà dit, sera acheté à l'étranger, mais des travaux importants seront effectués au Canada.

**M. Reid:** Nous avons parlé de trois navires. S'agit-il des deux grands traversiers que vous achèterez pour remplacer les six qui sont devenus désuets? Nous avons déjà dit que le *Caribou* était déjà en service. Envisagez-vous de louer un autre grand traversier pour le transformer?

**M. Tingley:** Non, monsieur Reid.

**M. Reid:** Avez-vous, dans votre flotte, un navire construit en Corée et loué à une société britannique?

**M. Tingley:** Non, pas que je sache. Vous avez bien parlé d'un navire qui appartiendrait à une société britannique?

**M. Reid:** Un navire qui aurait été construit en Corée vers les années 1978-1979 et qui aurait été loué à une société britannique.

[Texte]

**Mr. Tingley:** No, the 1978 vessel that we are referring to is the one which I have said is owned by a Swedish group and is the one that we plan to do the modifications to.

**Mr. Reid:** That is the one that is in operation now and subject to the conversion program.

**Mr. Tingley:** That is right.

• 1655

**The Chairman:** Mr. Reid, I hope you speed it up, because your time on this round is limited. It is almost over.

**Mr. Reid:** I do not think we can go any further. I will put it more directly then, Mr. Tingley. In the foreseeable future, do you contemplate the chartering of any other major ferry for use on the Atlantic or construction of a major ferry?

**Mr. Tingley:** For the foreseeable future, other than for the vessel we have discussed, I do not contemplate chartering any major vessel. The next vessel to come up for construction, as I indicated in an earlier answer, would probably be for the Prince Edward Island service. There, we may very well do an extensive rehabilitation rather than a complete new construction job. It would not be until 1990, at least, I would think.

**Mr. Reid:** Thank you, sir. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Reid, very much. Mr. Gray.

**M. Gray (Bonaventure—Iles-de-la-Madeleine):** Merci, monsieur le président.

Monsieur Tingley, dans votre mémoire, on parle de l'Ile-du-Prince-Edouard, du Nouveau-Brunswick, de Yarmouth en Nouvelle-Ecosse, de Bar Harbour dans l'Etat de Maine, aux Etats-Unis, de Saint-Jean au Nouveau-Brunswick, de Digby en Nouvelle-Ecosse, de Terre-Neuve et du Labrador, et il y a d'autres traversiers qui vont au Cap-Breton, je crois. Je pense qu'on a oublié les Iles-de-la-Madeleine. Comment se fait-il que CN Marine n'ait jamais desservi les Iles-de-la-Madeleine?

**Mr. Tingley:** Mr. Gray, I think the correct and direct answer to it is that we have never been asked to operate the Magdalen Islands service. Perhaps I should not go beyond this; we have never been asked to operate the service.

**Mr. Gray (Bonaventure—Iles-de-la-Madeleine):** What I am trying to get at, Mr. Tingley, is the mention on the first page of your brief that "in compliance with terms set out in Canada's Constitution, CN Marine fulfils a federal commitment to provide a year-round water transportation". Then you stop it there with your constitutional commitments to Newfoundland. Then we say two ferries also operate in... we go back to the places I mentioned. Why has CN Marine never seen fit to include the Magdalen Islands in the mandate of CN Marine, given the distance to travel to the Magdalen Islands, which have a population of 15,000 people? I do not understand. And I do not attack you, sir, personally in that. But I do not understand why.

[Traduction]

**M. Tingley:** Non. Le seul navire construit en 1978 dont nous avons parlé est celui qui appartient à un groupe suédois et que nous avons l'intention de rénover.

**M. Reid:** C'est le navire qui fonctionne déjà et qui est visé par votre programme de transformation.

**M. Tingley:** C'est juste.

**Le président:** Monsieur Reid, je vais vous demander d'accélérer un petit peu car votre temps est presque expiré.

**M. Reid:** Je ne pense pas que l'on puisse aller plus loin. Je serai donc un peu plus direct, monsieur Tingley. Avez-vous l'intention dans un avenir prévisible de louer un autre grand traversier pour assurer le service sur l'Atlantique ou bien d'en construire un autre?

**M. Tingley:** Non, je n'envisage pas de louer un gros navire dans un avenir prévisible, mais à part les navires dont nous avons déjà parlé. Comme je l'ai dit en réponse à une question tout à l'heure, le prochain navire à être construit est destiné au service de l'Ile-du-Prince-Edouard. Il se peut très bien que l'on décide de procéder à la rénovation d'un navire existant plutôt que d'en construire un nouveau. Mais cela ne devrait pas se faire avant 1990.

**M. Reid:** Je vous remercie, monsieur. Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Reid. Monsieur Gray.

**Mr. Gray (Bonaventure—Iles-de-la-Madeleine):** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Tingley, in your brief you talk about Prince Edward Island, New Brunswick, Yarmouth in Nova Scotia, Bar Harbour in the State of Maine, the United States, Saint John, New Brunswick, Digby, Nova Scotia, Newfoundland and Labrador. But there are other ferries that go to Cape Breton, I believe. You seem to have forgotten the Magdalen Islands. Why is it that CN Marine has never serviced the Magdalen Islands?

**M. Tingley:** Monsieur Gray, la seule réponse est que l'on ne nous a jamais demandé d'assurer le service aux Iles-de-la-Madeleine. Je ne peux rien dire d'autre, à part le fait qu'on ne nous l'a jamais demandé.

**M. Gray (Bonaventure—Iles-de-la-Madeleine):** Vous avez mentionné à la première page de votre mémoire que vous vous conformiez aux dispositions de la Constitution canadienne et que CN Marine honorait l'engagement du gouvernement fédéral pour ce qui est d'assurer le transport maritime toute l'année. Puis vous passez à vos engagements pour Terre-Neuve. Vous parlez ensuite de deux traversiers... et j'ai déjà cité toutes les localités où vous assurez le service. Pourquoi CN Marine n'a-t-elle jamais jugé bon d'inclure dans son mandat les Iles-de-la-Madeleine, vu leur éloignement et leur population de 15,000 habitants? Je ne comprends pas. Je n'essaie pas de vous attaquer personnellement. Je veux simplement comprendre le pourquoi de la chose.



[Text]

**Mr. Tingley:** Mr. Gray, I think you would have to discuss it with the government. We operate under contract with the federal government. If the federal government was to offer us a contract to operate to the Magdalen Islands, we would certainly be prepared to consider it. But up to this point in time, I have not been offered such a contract.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** It means then, Mr. Tingley, that for Yarmouth and Bar Harbour it was the federal government that asked you to look after the service.

**Mr. Tingley:** This is right.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** As is the case in all the other places.

**Mr. Tingley:** This is right.

**The Chairman:** St. John's and Digby.

**Mr. Tingley:** This is right,

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Would you suspect, sir, in the near future, that if you were asked to provide the ferry service between Souris, P.E.I. and the Magdalen Islands and Grindstone, *ce que l'on appelle Cap-aux-meules*, that the new corporation would be prepared to take this service over, especially if it would reduce the rates for travel service for tourists and the local Magdalen Islanders?

**Mr. Tingley:** As a dependent Crown corporation, I think we have to do more or less what we are told. If we were offered the opportunity to do this, I would take it as being told that we are going to do it, and we would proceed to negotiate a contract with those people we negotiate contracts with. As I said earlier, we would carry out the service to the best of our ability.

• 1700

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Mr. Tingley, I will ask you this, and you do not have to answer this afternoon. Regarding the New Brunswick to P.E.I. ferry service, Yarmouth to Bar Harbour, Saint John to Digby, your Labrador service and your Cape Breton to Newfoundland service in terms of federal government subsidies, could you give this information to this committee?

**Mr. Tingley:** Yes. Do you mean broken down by service or the total?

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** I am talking about subsidies.

**The Chairman:** Do you want it for each of the routes or do you want the full figure?

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Mr. Chairman, I would ask for each of the routes, the total subsidy, the number of hours of passage, the number of nautical miles and the number of passengers who travelled, so this committee could compare the costs involved there to what

[Translation]

**M. Tingley:** Monsieur Gray, je ne puis que vous conseiller d'en discuter avec le gouvernement. Nous assurons un service en conformité d'un contrat conclu avec le gouvernement fédéral. Si le gouvernement fédéral décidait de nous offrir un contrat pour effectuer le service aux Îles-de-la-Madeleine, nous serions tout à fait disposés à l'envisager. Mais l'on ne nous a pas encore offert de contrat en ce sens.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Est-ce donc dire, monsieur Tingley, que c'est le gouvernement fédéral qui vous a demandé d'assurer le service entre Yarmouth et Bar Harbour?

**M. Tingley:** C'est juste.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Et la situation est la même pour toutes les autres localités?

**M. Tingley:** C'est juste.

**Le président:** Saint-Jean et Digby?

**M. Tingley:** C'est juste.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Mais si le fédéral vous demandait dans un proche avenir d'assurer le service de traversier entre Souris à l'Île-du-Prince-Édouard et les Îles-de-la-Madeleine et Grindstone, *what we call Cap-aux-meules*, la nouvelle société serait-elle disposée à assurer ce service? Surtout s'il était possible d'offrir des taux réduits pour les touristes et les Madelinots?

**M. Tingley:** En tant que société d'Etat, nous n'avons d'autre choix que de faire ce que l'on nous demande. Si l'on nous demandait de le faire, cela équivaldrait à un ordre et nous entamerions les négociations pour conclure un contrat avec les personnes compétentes. Comme je l'ai dit un peu plus tôt, nous ferons tout ce que nous pouvons.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Monsieur Tingley, j'aimerais vous poser une question bien précise; vous n'avez pas besoin d'y répondre cet après-midi. Pouvez-vous nous dire à combien s'élèvent les subventions accordées par le gouvernement fédéral pour le transport par traversier entre le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard, entre Yarmouth et Bar Harbour, Saint-Jean et Digby, ainsi que pour les services du Labrador, du Cap-Breton et de Terre-Neuve?

**M. Tingley:** Certainement. Voulez-vous avoir le montant global ou le montant des subventions accordées pour chacun de ces services?

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Je parle des subventions.

**Le président:** Voulez-vous connaître le montant de chacun de ces services ou le montant global?

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Monsieur le président, j'aimerais obtenir une ventilation de ces subventions, le montant global, le nombre d'heures de traversée, le nombre de milles marins, ainsi que le nombre de passagers; le Comité

[Texte]

that it costs for the *Lucy Maude* to travel between Souris and Grindstone.

**The Chairman:** Before you answer, I can see Mr. Gray's point, and perhaps the detail he wants could be provided by letter to the committee. But I think you could give us today not the nautical miles, necessarily—I do not know about that—but I assume you could give us today the subsidy for each of the individual services, could you not, or can you give us everything? Perhaps it would be quicker if you gave it to us—

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** I think it would be quicker, Mr. Chairman, if it came—

**The Chairman:** If it is all right with you, Mr. Gray.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** I would like this clear on the record, Mr. Chairman, and I am not complaining against the service between Souris, P.E.I., and the Magdalen Islands. But we have travelled among different provinces in the Maritimes with CN Marine, and I would suggest it is something that should be brought before Marine Atlantic. We travel among three or four provinces and a foreign country, and we do not have in Marine Atlantic or CN Marine a service going to the Magdalen Islands. Mr. Chairman, I suggest that is deplorable for us in 1986.

**Mr. Tingley:** I will ask Ms Madeleine Delaney-LeBlanc, who comes from the Magdalen Islands, to provide that information.

**Ms Madeleine Delaney-LeBlanc (Director, Public Affairs, CN Marine):** I will.

**The Chairman:** Fine. Thank you, Mr. Gray. Mr. Robichaud.

**M. Robichaud:** Merci, monsieur le président.

Ma première question a trait aux services bilingues qu'on a demandé à *CN Marine* d'instaurer sur le traversier reliant le Nouveau-Brunswick à l'Île-du-Prince-Édouard. Combien de personnes seront affectées par les changements que vous effectuerez pour pouvoir offrir un service bilingue?

**Mr. Tingley:** Mr. Robichaud, in New Brunswick for the summer months, onshore in Cape Tormentine, there are three; and there is a similar number in Borden, Prince Edward Island, and in the winter months, still onshore, there are two in Cape Tormentine and two in Borden. On the vessels, already for a number of years now we have designated 11 positions in the summer months. We have not added to the 11, but we have extended that to nine positions during what we call the shoulder months, which is essentially part of May and June and September and October, and seven positions in the winter months on board the vessels.

**M. Robichaud:** Mais combien de personnes seront déplacées? Il va y avoir des changements, n'est-ce pas? Certaines personnes devront changer de poste.

**Mr. Tingley:** That same number would apply, assuming that the people who presently hold those jobs are not bilingual. If

[Traduction]

pourrait ainsi comparer ces coûts à ceux des voyages du *Lucy Maude* entre Souris et Grindstone.

**Le président:** Je comprends la question de M. Gray, et vous pourriez peut-être écrire au Comité pour nous donner ces détails. Vous pourriez peut-être nous dire aujourd'hui non pas le nombre de milles marins, mais plutôt le montant accordé en subventions par le gouvernement pour chacun de ces services. Pouvez-vous nous donner tous ces renseignements? On pourrait procéder de façon un peu plus rapide si...

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Monsieur le président, je crois qu'il vaudrait mieux si...

**Le président:** Si cela vous convient évidemment, monsieur Gray.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Monsieur le président, je veux bien préciser que je ne me plains pas des services de traversier entre Souris, à l'Île-du-Prince-Édouard, et les Îles-de-la-Madeleine. Nous avons utilisé les services de CN Marine dans les provinces Maritimes, et je crois que le temps est venu de faire quelque chose ou de demander à Marine atlantique de faire quelque chose. Nous voyageons entre trois ou quatre provinces et un pays étranger, et pourtant, ni Marine atlantique ou CN Marine n'offre un service aux Îles-de-la-Madeleine. Monsieur le président, c'est absolument inacceptable qu'une telle situation existe en 1986.

**M. Tingley:** Je demanderai à M<sup>me</sup> Madeleine Delaney-LeBlanc, qui vient des Îles-de-la-Madeleine, de vous fournir ces renseignements.

**Mme Madeleine Delaney-LeBlanc (directrice, Affaires publiques, CN Marine):** Certainement.

**Le président:** Très bien. Merci, monsieur Gray. Monsieur Robichaud.

**Mr. Robichaud:** Thank you, Mr. Chairman.

My first question deals with bilingual services CN Marine was asked to offer its customers of the ferry between New Brunswick and P.E.I. I would like to know how many employees will be effected by the changes you will make to ensure bilingual services.

**M. Tingley:** Monsieur Robichaud, pendant l'été, au Nouveau-Brunswick, sur les quais de Cap Tormentine, il y a trois employés; il y en a tout autant à Borden, à l'Île-du-Prince-Édouard, et pendant l'hiver, toujours sur les quais, il y a deux employés à Cap Tormentine et deux à Borden. Il y a déjà plusieurs années que 11 des postes à bord des traversiers ont été désignés bilingues pendant les mois d'été. Nous n'avons pas rajouté de postes bilingues, mais nous avons décidé de désigner neuf postes bilingues pendant les périodes moins occupées, soit mai et juin et septembre et octobre, ainsi que sept postes bilingues à bord des traversiers pendant les mois d'hiver.

**Mr. Robichaud:** How many employees will be displaced? Will there not be changes? Some people will have to change jobs.

**M. Tingley:** Si ceux qui occupent ces postes actuellement ne sont pas bilingues, ils seront tous touchés par ces changements. S'ils sont bilingues, ils pourront conserver leurs postes. Le



[Text]

they are bilingual, then they would not be displaced. But it would be the same number.

**Mr. Robichaud:** J'ai justement rencontré des gens qui sont dans cette situation, qui sentent qu'ils seront déplacés. Quels efforts *CN Marine* a-t-il faits au cours des 10 dernières années pour embaucher du personnel bilingue?

• 1705

**Mr. Tingley:** Mr. Robichaud, I do not have the figures, but possibly Mr. James might have them. Although we have made considerable effort to hire bilingual staff, there are still a great number of senior people who are not bilingual at the present time. However, what new employees we have been hiring—and it has not been too many in recent years—we have made a conscious effort to ensure that a fairly large percentage of them are bilingual. I think I can probably get you the exact figures if you want them.

Mr. James has just told me that in our new hirings in the Prince Edward Island service we target for 25% bilingual, and I guess we sometimes do better than that. He said between 25% and 35%.

**Mr. Robichaud:** How long has it been since that target was put in?

**A witness:** I guess it has been about two years.

**Mr. Robichaud:** A-t-on donné aux employés unilingues actuels la possibilité de devenir bilingues?

**Mr. Tingley:** Mr. Robichaud, in years gone by, we have done some training—and I would have to say, unsuccessfully. Again, I come back to what the Commissioner of Official Languages of the people with whom we deal . . . and the point I was going to make with Mr. Cochrane, before he was cut off by the chairman, that these plans which we have now—not necessarily in terms of designating people, but in terms of having toll booths—have been discussed with representatives from the commissioner's office. However, we feel that it is time we did something, and we do not see any alternative but to do what we are doing.

In terms of total population, the number of people is very small; there are 34 people—and this includes Newfoundland—out of a population of close to 3,400. I recognize full well that for those people who are affected, it is 100%. We will do everything we can to protect them, to make it as easy for them. We are not reducing salaries. Nobody is going to be out of work on account of this; but as I said to Mr. Cochrane, I recognize full well that there could be people who now have an opportunity to sit in a nice, warm toll booth in the middle of February, but are now going to be out directing traffic perhaps. I think it is time that we faced up to our obligations and did provide this bilingual service, which we are really compelled to do by law.

[Translation]

nombre des personnes visées est le même que le nombre de postes désignés bilingues.

**Mr. Robichaud:** I have met some of the people who think they will be displaced. What kind of effort has *CN Marine* made over the past 10 years to hire bilingual personnel?

**Mr. Tingley:** Monsieur Robichaud, je n'ai pas ces chiffres, mais M. James pourrait peut-être nous les donner. Nous avons fait des efforts concrets pour embaucher des employés bilingues; cependant certains de ceux qui travaillent pour nous depuis longtemps ne sont pas bilingues. Lorsque nous recrutons maintenant—et nous n'avons pas beaucoup de nouveaux employés—nous essayons d'avoir un bon pourcentage de recrues bilingues. Si vous voulez des chiffres plus précis je peux les obtenir.

M. James vient de me dire que pour les nouveaux employés affectés au service de l'Île-du-Prince-Édouard, nous avons fixé un objectif de 25 p. 100 d'employés bilingues; nous avons un bon succès puisqu'il me dit qu'entre 25 et 35 p. 100 de ces employés sont bilingues.

**Mr. Robichaud:** Quand avez-vous adopté cet objectif?

**Une voix:** Il y a environ deux ans.

**Mr. Robichaud:** But have you made it possible for unilingual employees to learn the other language?

**Mr. Tingley:** Monsieur Robichaud, nous avons offert par le passé une formation linguistique, sans beaucoup de succès d'ailleurs, je dois le reconnaître. Encore une fois, j'aimerais rappeler ce que le Commissaire aux langues officielles a dit . . . en ce qui a trait à nos employés . . . c'est d'ailleurs ce que j'allais dire à M. Cochrane avant que le président ne l'interrompe; tous les projets que nous avons maintenant—pas simplement l'affectation de postes bilingues, mais également ce qui touche les postes de péage—ont été étudiés avec des représentants du bureau du commissaire. Toutefois, nous sommes d'avis que le temps est venu de faire quelque chose; nous avons pris la seule solution qui s'offrait à nous.

Pour ce qui est du nombre total d'employés, il est assez limité. Il y a 34 employés—y compris ceux de Terre-Neuve—sur un total de quelque 3,400. Je suis parfaitement conscient du fait que chez les personnes touchées ça représente un taux de 100 p. 100. Nous ferons tous ce que nous pouvons pour les protéger, pour leur faciliter la tâche. Nous ne diminuons pas leur salaire. Personne ne perdra son emploi en raison de ce programme; et comme j'ai dit à M. Cochrane, je suis parfaitement conscient du fait qu'il y a peut-être des gens qui ont la chance de se trouver dans un beau petit poste de péage bien au chaud au mois de février mais qui devront s'occuper peut-être de la circulation une fois que ce programme aura été mis en oeuvre. Je crois que le temps est venu de respecter nos engagements et d'offrir des services bilingues; après tout, la loi nous y oblige.

## [Texte]

**M. Robichaud:** Je suis d'accord avec vous qu'il faut absolument que vous offriez un service bilingue. En fait, cela devrait exister depuis un bon bout de temps. Cependant, ces employés disent que, pendant longtemps, on a négligé de regarder dans cette direction-là, que *CN Marine* veut maintenant faire du rattrapage et qu'eux sont les victimes de ce rattrapage.

**Mr. Tingley:** Mr. Robichaud, I do not know what I can say to that. We are not catching up in the sense that we are doing an accelerated program. Perhaps we should have done what we are doing now two years ago, but had we done it two years ago— You see, the number of people who are involved is a minimum number of people. If a toll booth, which I think involves two shifts a day, or something of that nature, is going to be able to service the people in the language of their choice . . . The minimum toll booth you have is one, and we have one person in that toll booth, so it takes three people to man that thing; this is the minimum we can do. We cannot say that we will only do it with two people this year or we will only do it with one person this year; in that sense, we are not catching up. We are catching up to the law, but we are not doing an accelerated program to catch up. I feel we are providing a service which is required, is necessary, and we are doing it with the minimum number of people. We are disturbing the minimum number of people.

• 1710

**M. Robichaud:** Allez-vous donner à ces gens-là la possibilité de suivre des cours de langue afin qu'ils puissent devenir bilingues et reprendre les postes qu'ils devront quitter?

**Mr. Tingley:** In the past we have done some training and it has not been very successful. I guess I am living proof of that myself, because poor old Frère Leopold Dion, whom you may have known, went to his grave shaking his head at my inability to learn French.

It is very difficult to take these people . . . Many of them are senior employees and it would be very difficult for them to become bilingual, I think. What could also happen is that if we offered some people an opportunity, we could very well end up with people who are still junior to the senior people bumping them. So the senior people who are presently there would not be any better off.

**M. Robichaud:** Me dites-vous qu'il serait inutile d'offrir des cours de langue à ces gens-là? Ces gens ont indiqué qu'ils seraient prêts à suivre des cours.

**Mr. Tingley:** Well, again going back to the spontaneity which we are asked to provide and going back to experience, it has not worked in the past and I do not think it would work in the future.

**M. Robichaud:** Combien y a-t-il de personnes bilingues au conseil d'administration? Je sais que ce renseignement se trouve dans le curriculum vitae de ces gens-là, mais combien de personnes classeriez-vous comme bilingues?

**Mr. Tingley:** I am not sure that I know. I would suspect there may be only one. I do not know the capabilities of some

## [Traduction]

**Mr. Robichaud:** I agree with you when you say that you must offer bilingual services. In fact, those services should have been offered a long time ago. However, these employees say that for a long time nobody paid any attention to the issue and that CN Marine now wants to catch up and that they are the victims.

**M. Tingley:** Monsieur Robichaud, je ne sais pas vraiment quoi vous dire. Nous n'essayons pas de faire du rattrapage ni des programmes accélérés. Nous aurions peut-être dû prendre ces mesures il y a déjà deux ans, mais si on l'avait fait à ce moment-là . . . après tout, ce n'est qu'un nombre très limité d'employés qui seront touchés. Par exemple, si on veut offrir aux clients des services dans la langue de leur choix à un poste de péage où ne travaillent que deux équipes ou quelque chose du genre . . . il y a au moins un poste de péage par quai et il y a toujours quelqu'un au travail; il faut donc trois personnes pour assurer les services dans ce poste; c'est le moins qu'on puisse faire. Nous ne pouvons pas dire que nous n'aurons que deux ou même qu'une personne bilingue cette année; vous ne pouvez pas dire qu'on essaie de rattraper le temps perdu. Nous essayons cependant de respecter la loi, mais nous n'avons pas mis sur pied un programme accéléré afin de rattraper le temps perdu. Je pense que les services que nous offrons sont bien nécessaires, et nous nous contentons d'un minimum de ressources humaines. De même, c'est le minimum de personnes qui en subit les contretemps.

**Mr. Robichaud:** Will you give those chaps the chance to take language courses so that they can become bilingual and get their jobs back?

**M. Tingley:** Ça s'est fait déjà, mais les résultats n'étaient guère brillants. J'en suis la preuve vivante moi-même. Le pauvre frère Léopold Dion, que vous avez connu peut-être, est parti vers l'autre monde le cœur bien gros de voir que je n'avais pas réussi à apprendre le français.

Ce n'est pas facile pour ces gens-là . . . Il y en a beaucoup qui ne sont pas tout jeunes et ce ne serait pas facile pour eux, je pense, de devenir bilingues à leur âge. Ce qui risque d'arriver, c'est que si on offre ces cours, c'est qu'on bouleverse l'ordre d'ancienneté et qu'on se retrouve avec des jeunots délogeant des anciens. Alors, cela ne profiterait guère aux anciens.

**Mr. Robichaud:** Are you telling me that it is pointless to offer them language courses? They told me themselves they would be ready to take such courses.

**M. Tingley:** Écoutez, si j'en reviens à notre vieille expérience, les résultats étaient médiocres et je vois mal pourquoi ça changerait.

**Mr. Robichaud:** How many members of the board are bilingual? I know it must be in their CVs, but how many of them would you consider bilingual?

**M. Tingley:** Je n'en suis pas sûr. Un seul, probablement. Je ne sais pas quels sont les talents de linguiste de certains des



[Text]

of the people in linguistics but I would suspect at the moment that probably Mr. Wilkins would be the only one. There could be others but I would suspect he would be the only one.

**Mr. Gray (Bonaventure—Iles-de-la-Madeleine):** [*Inaudible—Editor*] ... then everyone would be bilingual.

**Le président:** Parce qu'elle est bilingue?

**M. Gray (Bonaventure—Iles-de-la-Madeleine):** Elle est bilingue et on est fiers d'elle.

**Le président:** Monsieur Robichaud.

**Mr. Robichaud:** On page 7, Mr. Tingley, you say that the change-over in status to that of a Crown Corporation will afford CN Marine further opportunities for innovation in the commercial marine environment. Could you expand on that a little bit please? I thought this was a closed market and it only could do certain things. What else can you ... where can you innovate?

**Mr. Tingley:** The marine market in Canada, particularly the ocean marine market in Canada is a very small market and there are very few of us in it. For instance, in the past we have worked with a company which came up with a device for inhibiting the growth of shell life in the intakes of the vessels. It was American and I believe it went on to establish a plant somewhere in Nova Scotia; I do not know whether it is still there or not. We were the first company to have this put on our vessels.

Right now, we are having a system installed on the *MV Caribou* by a group from Vancouver, a precise navigation system which will help the captains in docking this particular vessel in Port aux Basques. Up to this point in time, I guess I would have to say that we have not spread our wings in that sense, although it is the intention that we will end up with postal transport operating between Blacks Harbour and the island of Grand Manan. I do not know that I see many direct opportunities, but now we are a Crown corporation we can do the same thing as other Crown corporations do. There is no parent around to say—not that they ever did—we cannot do this because it might interfere with something they want to do.

• 1715

**Mr. Robichaud:** This is my very last question, Mr. Chairman. I ask the question because we have heard lately a lot of rationalization and consolidation being made by some Crown corporations. Can you tell me if you are looking into such a process which would mean cost-cutting measures and would eventually mean a loss of jobs in CN Marine?

**Mr. Tingley:** Mr. Robichaud, we have gone through a rationalization process on our Fundy services. We operated at one time two vessels from Yarmouth to Maine and now we are operating the *Bluenose*, which is a stable operation. We operate Saint John-Digby with one vessel; it is a stable operation. There is the Prince Edward Island service with the new *Abegweit* and the two summer vessels; it is a stable operation. Although we know exactly where we are going in

[Translation]

membres, mais je pense que le seul bilingue est probablement M. Wilkins. Il y en a peut-être d'autres, mais je crains fort qu'il ne soit le seul.

**M. Gray (Bonaventure—Iles-de-la-Madeleine):** [*Inaudible—Éditeur*] ... et tout le monde serait bilingue.

**The Chairman:** Because she is bilingual?

**Mr. Gray (Bonaventure—Iles-de-la-Madeleine):** She is bilingual and we are proud of her.

**The Chairman:** Mr. Robichaud.

**M. Robichaud:** Monsieur Tingley, à la page 7, vous dites que le fait que la CN Marine soit devenue une Société de la Couronne vous permettra d'innover dans le domaine de la marine marchande. Pourriez-vous développer un peu plus votre pensée? Je pensais qu'il s'agissait d'un marché fermé, avec des possibilités limitées. Que pouvez-vous faire d'autre lorsqu'il s'agit d'innover?

**M. Tingley:** La marine marchande canadienne, marine maritime en particulier, représente un tout petit marché et un très petit nombre de participants. Par exemple, il nous est arrivé de travailler avec une société qui a inventé un système pour empêcher la prolifération de crustacés sur les parois des navires. C'était un Américain et je pense que, par la suite, il a établi une usine en Nouvelle-Écosse; je ne sais pas si l'usine existe encore. Nous sommes la première société à avoir utilisé son invention sur nos bâtiments.

À l'heure actuelle, il y a un groupe de Vancouver qui est en train d'installer un système sur le *Caribou*; il s'agit d'un système de navigation précis qui permettra au capitaine de navire d'accoster ce bâtiment à Port-aux-Basques. Je dois dire que nous ne nous sommes pas lancés dans ce genre de choses jusqu'à présent, même si nous avons l'intention d'assurer le transport postal entre Blacks Harbour et l'île de Grand Manan. Cela me semble assez peu vraisemblable, mais maintenant que nous sommes une société de la Couronne, nous pouvons faire la même chose que les autres sociétés de la Couronne. Nous n'avons plus de société-mère pour nous dire—non pas qu'elle nous l'ait jamais dit—que nous ne pouvons pas faire cela parce que cela pourrait entraver certaines de ses autres initiatives.

**M. Robichaud:** Ce sera ma toute dernière question, monsieur le président. Si je pose cette question, c'est parce que depuis un certain temps nous ne cessons d'entendre parler de rationalisation et de fusionnement de certaines sociétés de la Couronne. Envisagez-vous des mesures d'économie pouvant éventuellement entraîner des pertes d'emplois à CN Marine?

**M. Tingley:** Monsieur Robichaud, nous avons rationalisé nos services dans la Baie de Fundy. Auparavant nous avions deux bâtiments qui assuraient le service entre Yarmouth et le Maine, et maintenant nous n'avons plus que le *Bluenose* qui suffit amplement. C'est la même chose pour le bâtiment qui assure le service entre Saint-Jean et Digby. Pour l'île du Prince-Édouard, nous avons le nouvel *Abegweit* et les deux bâtiments pour l'été; rien ne nous fait penser que cela chan-

**[Texte]**

Newfoundland, we still have to get there. There will be some—in terms of the total population CN Marines—relatively minor changes there in as far as employment is concerned.

We are looking at the coastal service in Newfoundland. We really do not know quite what we are going to do there. I would certainly say in the area you represent the thing is stable. This does not say we will not look from time to time at the number of employees doing any particular thing and say maybe we can do it with one less or two fewer, something of this nature. But there is nothing planned of a major nature whatsoever for the Prince Edward Island service.

**Mr. Robichaud:** Thank you very much.

**Mr. Benjamin:** I have one question, Mr. Chairman. Mr. Tingley, you are probably aware the sub-committee of this committee held hearings and submitted a report on the CN pension plan. And for the employees who were transferred to you, equivalent proportionate funds are now being transferred from CN to you for the CN Marine Pension Plan.

I would like to suggest and urge upon you that you and your officials and the consultant you hired—regarding your pension plan, which I mentioned to you earlier—take a look at this report and start doing it now while you are still a young, starting-out company, so to speak. It might mean the company a few years from now, or years after either you or I are no longer on the scene, will not start running into the same grief over pensioners as CN did where you have a notionally split fund with active employees, and the retirees, representation of pensioners on the board, in fact a split board. You must concentrate on keeping it fully funded. Do not get into the rut of the unfunded liabilities which CN got into.

Also in consultation and agreement with your employees, you should start now building in an indexing factor. Otherwise, down the road you will have nothing but grief over it. It seems to me now is the time to start acting on things which may not occur for another five, fifteen, or thirty years. I think it would save the company, and certainly be of benefit to the company and employees and pensioners, if you would take a look at that report of ours and act on it. CN is just examining it now, we do not know what they are going to do with it. But now that you are on your own I would urge you to study it very carefully, get your consultants, start implementing the recommendations we made, which by the way this committee adopted unanimously and so did Parliament. I would urge you to do this.

**Mr. Tingley:** Mr. Benjamin, the report is on my desk. As I said earlier, we thought we only had until the end 1985 to get the pension plan separated out and we were concentrating on getting it separated out, and we did.

**[Traduction]**

gera. Bien que nous ne sachions pas exactement ce qui va se passer à Terre-Neuve, il faudra quand même que nous continuions à assurer le service. Il est possible qu'il y ait de petits changements au niveau des effectifs de CN Marine, mais ils seront relativement mineurs.

Nous étudions la question du service de caboteurs à Terre-Neuve. Nous ne savons pas vraiment quelle décision nous prendrons. Je dirais que dans la région que vous représentez, la situation est certainement stable. Cela ne veut pas dire pour autant que nous n'effectuerons pas à l'occasion des contrôles d'effectifs avec possibilité de suppression d'un ou deux emplois, pas plus. Il reste que pour les services de l'Île du Prince-Edouard, nous n'avons rien prévu de vraiment important.

**M. Robichaud:** Merci beaucoup.

**M. Benjamin:** J'ai une question à poser, monsieur le président. Monsieur Tingley, vous devez probablement savoir que le sous-comité de ce Comité a tenu des audiences et soumis un rapport sur le Régime de pensions du CN. En ce qui concerne les employés qui ont été transférés à votre société, des fonds proportionnellement équivalents sont maintenant transférés du régime du CN au régime de pensions de CN Marine.

Permettez-moi de vous encourager ainsi que vos collaborateurs et l'expert-conseil que vous avez embauché—pour votre régime de pensions dont je vous ai parlé un peu plus tôt—à consulter ce rapport et à le faire maintenant, alors que votre compagnie est en train de faire, pour ainsi dire, ses premiers pas. Ainsi, votre compagnie d'ici quelques années, ou quand ni vous ni moi ne serons plus là, ne connaîtra pas le même problème que le CN avec ses retraités qui se retrouvent avec un conseil d'administration du régime de pensions où s'opposent les représentants des employés actifs et des retraités. Vous devez faire en sorte que ce fonds soit constamment alimenté. Essayez d'éviter à tout prix ce passif avec lequel s'est retrouvé le CN.

Egalement, de concert avec vos employés, vous devriez dès maintenant songer à introduire un facteur d'indexation. Autrement, vous connaîtrez des lendemains grinçants. À mon avis, il faut dès maintenant penser à ce qui se passera dans cinq, quinze ou trente ans. Je crois qu'étudier ce rapport et prendre des mesures en conséquence éviterait bien des problèmes à votre compagnie, à vos employés et à vos retraités. Le CN est en train de l'examiner. Nous ne savons pas ce qu'ils en feront. Vous êtes maintenant indépendants et je vous encourage à l'étudier avec grand soin, à consulter vos experts et à appliquer nos recommandations, recommandations qui, d'ailleurs, ont été adoptées à l'unanimité par notre Comité et par le Parlement. Je vous encourage vivement à le faire.

**M. Tingley:** Monsieur Benjamin, ce rapport est sur mon bureau. Comme je l'ai dit un peu plus tôt, nous pensions n'avoir que jusqu'à la fin de 1985 pour établir un régime de retraite séparé et c'est ce que nous avons fait.



[Text]

• 1720

I hear your words, and certainly philosophy- and policy-wise I agree with what you are saying. In our pension management committee there has already been some discussion about it. Where it goes from here I do not know, but I hear what you are saying.

**Mr. Benjamin:** For example, you have no retirees at the moment.

**Mr. Tingley:** We have very few.

**Mr. Benjamin:** Just a handful.

**Mr. Tingley:** Yes.

**Mr. Benjamin:** Now is the time, even if it is by negotiation half a percent from each, the management and the employee, into an indexing fund, so when you have a whole bunch of retirees 20 years down the road the money is there for it.

**Mr. Tingley:** That is exactly the message I have been conveying to the employees and the officers of the company: let us take a good look at this pension plan and decide what we want out of it and then get on with doing it.

**Mr. Benjamin:** Good.

**The Chairman:** I thought that was the most positive and useful contribution of Mr. Benjamin, who along with Mr. Gray, Mr. Robichaud, Mr. Cochrane, and Mr. Dantzer... they were the members of the subcommittee who put a lot of time and effort into it and came up with a pretty comprehensive and complicated report. So his words of thought I think are very constructive.

This is your first baptism before the committee, which is a little unusual in your present stance. Actually, the next time you come it is going to be your first baptism again in your new corporate clothes. Obviously whoever is around the table then—and certainly Mr. Benjamin will be—will be picking up where he left off in a philosophical way.

**Mr. Benjamin:** In 1990 I will ask the question.

**Mr. Reid:** Mr. Tingley, going back to your opening statement and the reference to the third ship in your renewal program, you talk in terms of a ship to be constructed and make reference to a letter of intent with respect to a shipyard in Quebec. What Quebec yard is going to be building that ship?

**Mr. Tingley:** Versatile Davie.

**Mr. Reid:** I thought they did the *Caribou*.

**Mr. Tingley:** They did.

**Mr. Reid:** And they are going to do the third one as well?

**Mr. Tingley:** Yes, the second passenger vessel.

**Mr. Reid:** Was that bid out to contract or to tender so that everybody would have an equal chance at putting a bid on?

**Mr. Tingley:** Not as far as I know it was not. The letter of intent was signed between a Cabinet Minister and a company, and I was not consulted beforehand.

[Translation]

Je vous entends fort bien et du point de vue philosophique et politique, je suis certes tout à fait d'accord avec vous. C'est une question qui revient toujours sur le tapis lors des réunions de notre comité de gestion du fonds de pension. Que nous réserve l'avenir, je n'en sais rien, mais j'enregistre vos propos.

**M. Benjamin:** Par exemple, vous n'avez pas de retraités pour le moment.

**M. Tingley:** Très peu.

**M. Benjamin:** Une poignée.

**M. Tingley:** Oui.

**M. Benjamin:** C'est dès maintenant, même s'il ne s'agit après négociation que d'un demi pour cent, qu'il faut que les cadres et les employés commencent à verser leurs cotisations dans un fonds d'indexation afin que d'ici 20 ans, l'argent soit là pour vos retraités.

**M. Tingley:** C'est exactement ce que j'ai dit aux employés et aux cadres de la société: examinons de près ce régime de pension et mettons-nous d'accord sur son utilisation et prenons nos dispositions en conséquence.

**M. Benjamin:** Très bien.

**Le président:** À mon avis, c'est la contribution la plus positive et la plus utile de M. Benjamin qui, de concert avec M. Gray, M. Robichaud, M. Cochrane, il y avait un autre, n'est-ce pas? Et M. Dantzer... ils étaient membres de ce sous-comité qui a consacré énormément de temps et d'énergie à cette question et qui a produit ce rapport complexe et exhaustif. Je trouve donc ces réflexions très constructives.

C'est votre baptême du feu devant notre comité dans votre capacité actuelle, ce qui est un peu inhabituel. La prochaine fois que vous reviendrez, ce sera votre baptême du feu dans votre nouvelle capacité. Il est évident que tous les membres présents autour de la table—et certainement M. Benjamin—reprennent le dialogue où ils l'ont laissé aujourd'hui.

**M. Benjamin:** Je reposerais les mêmes questions en 1990.

**M. Reid:** Monsieur Tingley, pour en revenir à votre déclaration liminaire et à votre référence au troisième bateau de votre programme de remplacement, vous avez parlé d'un bateau devant être construit et vous avez fait allusion à une lettre d'intention concernant un chantier naval au Québec. Quel chantier naval du Québec va construire ce bateau?

**M. Tingley:** Versatile Davie.

**M. Reid:** Je croyais qu'ils avaient déjà construit le *Caribou*.

**M. Tingley:** Oui.

**M. Reid:** Et ils vont également construire le troisième?

**M. Tingley:** Oui, le deuxième bateau de passagers.

**M. Reid:** Y a-t-il eu appel d'offres afin que chacun ait sa chance?

**M. Tingley:** Pas que je sache. La lettre d'intention a été signée par un ministre du Cabinet et une compagnie, et je n'ai pas été consulté.

[Texte]

**Mr. Reid:** And is it beyond the point of no return, sir?

**Mr. Tingley:** I would not have the faintest idea, Mr. Reid.

**The Chairman:** Why do you not ask the Minister in the House?

**Mr. Reid:** May I then move to your general comments to the effect that it would appear to be practice if not policy that CN Marine would construct in Canada rather than charter. What factors influenced CN Marine in the chartering of the second ship, the freighter ferry? Presumably if it goes to conversion, it will obtain title. What, then, in round millions of dollars, will be the cost of that converted vessel?

**Mr. Tingley:** Total cost, probably about \$20 million, including ownership and obtaining ownership and conversion.

**Mr. Reid:** What would be the cost of the conversion, sir?

**Mr. Tingley:** Probably \$10 million to \$13 million.

**Mr. Reid:** Then can we come back? How did you vary from your policy by entering into a charter agreement on this freighter ferry?

**Mr. Tingley:** We needed a ship, and we needed a ship rather badly. We went looking for one and we were able to find one. We also, like all the rest of the world, have a problem with obtaining enough money to carry out the things we want to carry out. We believe this route, certainly for us as a marine company, will provide us with an adequate ship at a reasonable price.

**Mr. Reid:** Do I take it then it was a question of time and convenience in putting this ferry into operation? Was that the concluding and overriding factor, over that of cost?

**Mr. Tingley:** It was both time and money at the time we did it.

• 1725

**Mr. Reid:** I cannot help but remind you, Mr. Tingley, with respect to construction costs, if you had a cost factor as paramount, then that should be a policy with respect to the other ferries, with the flagship and the third vessel. I am suggesting to you, and I recognize that yours is a younger corporation and might not have had the opportunity of forecasting a time period, an operation such as yours would have known that it would have had to have a replacement of that freighter ferry in time to construct a new one, in the ordinary course of events.

**Mr. Tingley:** I think we are operating in that sense a mixed fleet of new vessels and second-hand vessels. It serves our purpose very well. We get the service that we want.

**Mr. Reid:** Would you consider a new fleet configuration and a state-of-the-art operation a converted vessel built elsewhere and your having a second-hand ship with a shorter life duration from the very outset? Is this the kind of fleet that is being put into operation by CN Marine?

[Traduction]

**M. Reid:** Et il n'y a pas possibilité de retour en arrière, monsieur?

**M. Tingley:** Je n'en ai pas la moindre idée, monsieur Reid.

**Le président:** Pourquoi ne posez-vous pas la question au ministre en Chambre?

**M. Reid:** Vous avez également dit que la pratique, sinon la politique, de CN Marine était de faire construire au Canada plutôt que de nolisier. Quels sont les facteurs qui ont influé sur la décision de CN Marine à nolisier le deuxième bateau, le traversier cargo? Si ce bateau est converti, vous en obtiendrez le titre. Quel sera, en millions de dollars, le coût de ce bâtiment converti?

**M. Tingley:** Le coût total se montera probablement à environ 20 millions de dollars, y compris le titre de propriété et la conversion.

**M. Reid:** Quel sera le coût de la conversion, monsieur?

**M. Tingley:** Probablement 10 à 13 millions de dollars.

**M. Reid:** Pouvons-nous maintenant revenir en arrière? Pourquoi avez-vous changé de politique et nolisé ce traversier cargo?

**M. Tingley:** Nous avions besoin d'un bateau, nous en avions un besoin pressant. Nous en avons cherché un et nous avons pu en trouver un. Comme tout le monde, nous avons également du mal à trouver l'argent suffisant pour faire ce que nous voulons faire. Nous croyons que cette solution nous offrira à nous, compagnie maritime, un bon bateau à un prix raisonnable.

**M. Reid:** Dois-je en conclure que ce sont des questions de temps et de pratique qui vous ont fait mettre ce traversier en service? Est-ce que ce sont ces facteurs qui l'ont emporté sur le coût?

**M. Tingley:** C'est pour des raisons à la fois de temps et d'argent que nous l'avons fait.

**M. Reid:** Je ne peux m'empêcher de conclure, monsieur Tingley, que si ce coût de construction a toujours eu une telle importance, cette considération devrait avoir également la priorité pour les autres traversiers, le bateau amiral et le troisième bâtiment. J'admets que votre société est toute nouvelle et que vous n'avez peut-être pas pu encore faire de prévisions, mais il reste que vous auriez dû savoir suffisamment à l'avance qu'il vous faudrait remplacer ce cargo et que vous auriez dû prendre vos dispositions en temps voulu pour en faire construire un nouveau.

**M. Tingley:** On peut dire en quelque sorte que notre flotte est composée de bâtiments neufs et de bâtiments d'occasion. Cela nous convient parfaitement. Cela répond à nos besoins.

**M. Reid:** La modernisation de votre flotte consiste-t-elle à convertir un bâtiment construit ailleurs et à, acquérir un bateau d'occasion dont la durée de service sera forcément moins longue? Est-ce le genre de flotte mise en service par CN Marine?



[Text]

**Mr. Tingley:** When we get through converting this vessel, we will have a good vessel, and it will be completely satisfactory for our purposes.

**Mr. Reid:** As good as a newly Canadian-constructed vessel, Mr. Tingley?

**Mr. Tingley:** You are trying to draw out the nationalist in me now. Certainly satisfactory, Mr. Reid; certainly satisfactory.

**Mr. Reid:** I have no further questions, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I have added a third then, just to continue from Mr. Reid.

As you said earlier, you were not really consulted in the letter of intent to construct this replacement vessel. Is it not the practice, or the practice in some shipyards, where you have the first vessel and another one comes along somewhat similar that this sometimes has the priority in getting the second contract, be it Versatile in Quebec or the Saint John Shipyards for the naval boats in Saint John or any other shipyard?

**Mr. Tingley:** I would be inclined to think, Mr. Chairman, that Davie would be in a much more favourable position to build that vessel, having had the experience with the previous vessel, than any other shipyard.

**The Chairman:** That is right. Okay, I have two questions, really. One is somewhat light, and the other is heavy and serious. The light one is to Mr. Newman. What ball were you using in the squash game? Was it a hard ball, a soft ball, a yellow dot?

**Mr. D.G. Newman (Vice President, Gulf and Coastal Services, CN Marine):** A hard ball.

**The Chairman:** Oh, you have not gotten to the soft ball yet.

**Mr. Newman:** Oh, yes, soft ball too, but I was playing with a hard ball and fell.

**The Chairman:** Well, some time when your foot gets better and we call you back before the committee, we will have to see how good CN Inc. may be in squash.

The serious question, though, Mr. Tingley, is you mentioned reservations. I may have this a little wrong, but I do not think so. In terms of reservations you mentioned where they are reservations in P.E.I. and passengers, and . . . But in terms of a reservation between the passenger cars and truck trailers . . . Perhaps I will ask the question in general, because I had a story from a person very close in terms . . . I was not aware of it, quite frankly, but I put it in the back of my head and said, when CN Marine comes—this was about a year ago—I will have to remember to ask the question, and I just did. And it is between Port Aux Basques and Sydney specifically that this occurrence occurred between truck trailers and passengers, and cars have priority over truck trailers, and truck trailers cannot reserve and get a position in line to get on the ferry, and have to wait. Would you explain that? And then I will ask

[Translation]

**M. Tingley:** Lorsque la conversion de ce bâtiment sera terminée, nous aurons un excellent bâtiment qui répondra parfaitement à nos besoins.

**M. Reid:** Aussi bon qu'un bâtiment neuf construit au Canada, monsieur Tingley?

**M. Tingley:** Vous essayez de faire vibrer ma fibre nationaliste. Il sera parfait pour nous, monsieur Reid; parfait.

**M. Reid:** Je n'ai pas d'autres questions, monsieur le président.

**Le président:** J'en ajouterai donc une troisième dans la même veine.

Comme vous nous l'avez dit un peu plus tôt, vous n'avez pas été véritablement consulté au sujet de la lettre d'intention pour la construction de ce nouveau bâtiment. N'est-il pas courant, ou courant dans certains chantiers navals, que lorsque la construction d'un premier bâtiment vous a été confiée et qu'un autre analogue doit être construit, vous avez souvent la priorité pour le deuxième contrat, qu'il s'agisse de Versatile au Québec ou des Chantiers navals de Saint-Jean ou de tout autre chantier naval?

**M. Tingley:** J'aurais tendance à penser, monsieur le président, que Davie serait un bien meilleur candidat que tout autre chantier naval pour construire ce bâtiment, ayant déjà construit le précédent.

**Le président:** Exactement. Très bien. En réalité, j'ai deux questions à vous poser. La première n'est pas très sérieuse mais la deuxième l'est beaucoup plus. La première s'adresse à M. Newman. De quel genre de balle vous serviez-vous pendant ce jeu de squash? Était-ce une balle dure, une balle molle ou une balle à point jaune?

**M. D. J. Newman (vice-président des service du golfe et des caboteurs de Terre-Neuve, CN Marine):** Une balle dure.

**Le président:** Oh, vous n'en êtes pas encore à la balle molle.

**M. Newman:** Oh, si, la balle molle également, mais je jouais avec une balle dure et je suis tombé.

**Le président:** Quand votre pied ira mieux et que nous vous réinviterons à comparaître devant notre Comité, nous pourrions juger des progrès de CN Inc. en squash.

Ma question sérieuse, maintenant, monsieur Tingley. Vous avez parlé des réservations. Je me trompe peut-être, mais je ne le pense pas. Vous nous avez dit où faire des réservations à l'Île du Prince-Edouard et pour les passagers et . . . mais lesquels ont la priorité, des voitures particulières et des semi-remorques . . . Je vous pose la question d'une manière générale tout en pensant à un cas précis qui m'a été rapporté . . . En toute honnêteté, je n'étais pas au courant et je me suis dit que lorsque CN Marine viendrait témoigner—c'est arrivé il y a environ un an—je me souviendrais de poser la question, ce que je fais maintenant. Il s'agit du service entre Port-Aux-Basques et Sydney. Il semblerait que les voitures aient la priorité sur les semi remorques et que les camionneurs ne peuvent avoir de réservation et doivent attendre qu'il n'y ait plus personne dans la file d'attente. J'aimerais que vous me donniez des explica-

[Texte]

my—because you may . . . an explanation to avoid my next question.

**Mr. Tingley:** Mr. Chairman, we have not made a situation where trucks make reservations on that particular crossing. There is a certain amount of each crossing that is saved in that sense out of the reservation system for trucks to occupy. We have had in the past some difficulty in that territory in providing adequate capacity for trucks. With this new vessel configuration we have, we now will have the capacity. And of course the trucking industry is changing, and the trucking industry is growing. I believe so far this year the volume of trucks we are handling to Newfoundland is up some 7% or 8%.

**The Chairman:** It is.

• 1730

**Mr. Tingley:** With the vessel Mr. Reid was asking about and with the *MV Caribou*, we will have capacity to handle the trucks. Now, within the trucking industry itself, when it comes to reservations, there is disagreement. You will have the larger organizations who have come to me and have said they were prepared any night to buy 30 spots from me. But when you deal with the smaller organizations, they cannot do it. They tell us not to put in reservations and they will take their chances. The large organizations, of which there are roughly two, ask how how many spots we will sell them.

**The Chairman:** I am interested in your answer. This involves a very small organization, and it is a very direct thing. It happens that the secretary in my constituency office is married to a trucker who works for different companies. It is a small outfit. I did not know. Here I am, interested in transport, in Port Aux Basques less than two months ago, trying to take food . . . And it is going to get worse as the train service ceases and basically is gone in Newfoundland and as the trucks increase. I just could not believe they waited six to eight hours before they could get on, or they missed two crossings or whatever it was. It was a human story. Being after a long weekend may have been a factor. Around May 24, they waited six to eight hours. Trucks had been there from the day before. I could not believe it.

I want to explore this with you further. I will not take the time of the committee, but in terms of business in Atlantic Canada . . . You know Atlantic Canada as well as I, and better, obviously, from the marine side. To me, this is just an unacceptable situation. Truckers trying to do business and going between these ports of call are getting bumped all along the line. They are taking a happenstance situation to get on the ferry. I am interested in your mention of division within the trucking industry. I did not know it. But I am speaking from the point of view of a very small trucker. I also have a very large trucking outfit in my constituency—Thompson's Transfer. I must talk to Mr. Graham Thompson about it.

[Traduction]

tions. Ensuite, je vous demanderais—votre explication m'évitera peut-être de vous poser la deuxième question.

**M. Tingley:** Monsieur le président, il n'y a pas de service de réservation pour les camions pour cette traversée. Un certain nombre de places sont exclues du système de réservation pour les camions. Il nous est arrivé d'avoir du mal à garder un nombre de places suffisantes pour les camions. Grâce à ce nouveau bâtiment, nous n'aurons plus ce problème. Aussi, il ne faut pas oublier que l'industrie du camionnage est en pleine évolution, qu'elle prend de l'expansion. Je crois que depuis le début de l'année, le trafic des camions pour Terre-Neuve a augmenté de près de 7 ou 8 p. 100.

**Le président:** Vous voyez!

**M. Tingley:** Le nouveau bâtiment dont vient de parler M. Reid et le *MV Caribou* nous permettront de répondre à la demande des camionneurs. Pour ce qui est des réservations, l'entente n'est pas parfaite au sein de l'industrie du camionnage elle-même. Les plus grosses compagnies m'ont dit qu'elles étaient disposées à acheter 30 emplacements en permanence. Pour les plus petites compagnies, cela leur est impossible. Elles nous disent préférer tenter leur chance sans réservation. Les grosses compagnies, il y en a deux, en réalité, nous demandent combien d'emplacements nous pouvons leur vendre.

**Le président:** Votre réponse m'intéresse. Il s'agit d'une toute petite entreprise. Il se trouve que la secrétaire de mon bureau de circonscription est mariée à un camionneur qui travaille pour différentes compagnies. C'est une petite entreprise. Je ne savais pas. Je m'intéresse aux questions de transport et à Port Aux Basques il y a moins de deux mois, il voulait faire traverser un chargement de denrées alimentaires . . . Et les choses vont empirer lorsqu'il n'y aura plus de service de chemin de fer et que le trafic routier à Terre-Neuve deviendra de plus en plus important. Je n'arrivais tout simplement pas à croire qu'il leur avait fallu attendre six ou huit heures avant de pouvoir monter à bord ou d'avoir vu partir sous leur nez deux ou trois traversiers que sais-je. C'était impensable. Le fait que cela se passait pendant un long week-end a peut-être joué. C'est aux alentours du 24 mai qu'il leur a fallu attendre de six à huit heures. Certains camions étaient là depuis la veille. Je n'arrivais pas à y croire.

Je tiens à aller au fond de cette question. Je ne veux pas abuser du temps du Comité, mais connaissant le Canada atlantique . . . Vous connaissez le Canada atlantique aussi bien que moi, et de toute évidence encore mieux que moi les questions touchant aux questions de transport maritime. Personnellement, je trouve cette situation inadmissible. Les camionneurs qui essayent de passer entre ces deux ports se retrouvent toujours au dernier rang. Monter à bord de ces traversiers est pour eux une question de chance. Je trouve intéressant que vous ayez parlé de dissension au sein de l'industrie du camionnage. Je ne savais pas. Il reste que dans ce cas, il s'agit d'une toute petite entreprise. J'ai aussi une très grosse entreprise de camionnage dans ma circonscription—Thompson's Transfer. Il faudra que j'en parle à M. Graham Thompson.



## [Text]

I am glad you are aware of the problem. Quite frankly, I want to take this up with you, perhaps by correspondence, and before you come back before the committee. Surely, something can be done to help. Our economy is fragile enough down there, and anything to help it would really help, I think.

**Mr. Tingley:** Mr. Chairman, I do not know what happened on that particular weekend. But with these two vessels, we now have more capacity for both trucks and automobiles than we have ever had before. We have surplus capacity at this point in time. The *MV Caribou* was designed and can make four one-way trips a day between North Sydney and Port Aux Basques. I believe she can carry up to about 95 trucks.

**The Chairman:** Can you cut the committee off here? Members are exhausted and we have had a long day. Could you give me a letter, sent to the committee or to me, from your facts and figures as to how many times trucks were pre-empted by passenger cars and delayed? Would you have those figures?

**Mr. Tingley:** I am not sure, but we will try. We will try to do something of that nature.

**The Chairman:** Then we can continue this between ourselves, as a member to a Crown corporation.

Well, colleagues, Mr. Tingley, and your officers, I want to thank you for appearing. You came in a certain historic way. We had this hybrid meeting of a legislative committee, chaired by Mr. Taylor, and the standing committee to discuss the generality of the issues. I appreciate your coming. I found it very informative. Thank you very much. Because you are a new corporation, I think it would be nice to have you back here in another year to see how things are getting along as you cut your eye teeth on the experiences you have over the long haul. And colleagues, thank—

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Mr. Chairman, it is nice to see the Magdalen Islands represented.

**The Chairman:** Yes. They are very much represented by you always, Mr. Gray. You do a very good job, and I am glad.

I want to thank colleagues also for attending and contributing. This committee will stand adjourned until 9.30 a.m. tomorrow in this room, in camera, as we define our business for the rest of the year.

**An hon. member:** Make it 10.30 a.m. I would like to sleep in.

**The Chairman:** No, no, it has to be 9.30. Thanks very much. The meeting is adjourned.

## [Translation]

Je suis content que vous n'ignoriez pas le problème. Je tiens à ce que nous en reparlions, peut-être par écrit, et avant que vous ne reveniez devant le comité. Il doit y avoir une solution. L'économie de notre région est suffisamment fragile et toute aide est la bienvenue.

**M. Tingley:** Monsieur le président, je ne sais pas ce qui s'est passé pendant ce week-end en particulier, mais avec ces deux bâtiments, nous avons maintenant un plus grand nombre de places que jamais à la fois pour les camions et les voitures. Nous en avons même trop pour le moment. Le *MV Caribou* peut faire deux aller-retour par jour entre North Sydney et Port Aux Basques. Je crois qu'il peut transporter jusqu'à 95 camions.

**Le président:** Nous devrions peut-être nous arrêter là. Les députés sont épuisés, la journée a été longue. Pourriez-vous me communiquer dans une lettre, personnellement ou au nom du comité, les chiffres indiquant combien de fois des camions ont dû attendre le voyage suivant parce qu'il y avait trop de voitures particulières? Vous avez ce genre de chiffres?

**M. Tingley:** Je n'en suis pas certain mais nous essayerons. Nous essayerons de vous envoyer quelque chose de ce genre.

**Le président:** Nous pourrions ensuite continuer à en discuter entre nous puisque société de la couronne, vous êtes membre de notre famille.

Monsieur Tingley, je tiens à vous remercier ainsi que vos collaborateurs. Vous avez participé en quelque sorte à une première. Vous avez tout d'abord participé à la réunion du comité législatif présidé par M. Taylor puis à celle du comité permanent où nous avons discuté de toutes ces questions d'une manière générale. Je vous remercie d'être venu. J'ai trouvé cette séance très instructive. Merci beaucoup. Puisque vous êtes une nouvelle société, je pense qu'il sera bon de vous revoir d'ici un an pour juger des résultats. Chers collègues, merci...

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Monsieur le président, il est agréable de voir les Îles-de-la-Madeleine représentées.

**Le président:** Oui. Elles sont toujours fort bien représentées par vous, monsieur Gray. Vous faites un excellent travail et j'en suis heureux.

Je tiens à remercier mes collègues d'être venus et de leur participation. La séance est levée jusqu'à demain 09h30 dans cette même salle, à huis clos; nous établirons notre calendrier pour le reste de l'année.

**Une voix:** À 10h30, s'il vous plaît, j'aimerais faire la grasse matinée.

**Le président:** Non, non, il faut que cela soit 09h30. Merci beaucoup. La séance est levée.



















*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

#### WITNESSES/TÉMOINS

*From C.N. Marine:*

R. Tingley, President and Chief Executive Officer;  
D.G. Newman, Vice-President, Gulf and Coastal Services;  
  
M. Delaney-Leblanc, Director, Public Affairs;  
G.J. James, Director, Human Resources.

*De CN Marine:*

R. Tingley, président et directeur général,  
D.G. Newman, vice-président des services du golfe et des  
caboteurs,  
  
M. Delaney-Leblanc, directrice des affaires publiques;  
G.J. James, directeur des ressources humaines.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 58

Thursday, June 12, 1986  
Tuesday, June 17, 1986

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 58

Le jeudi 12 juin 1986  
Le mardi 17 juin 1986

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

## Transport

RESPECTING:

Future Business

Air Canada—Annual Report 1985

WITNESSES:

(See back cover)

First Session of the  
Thirty-third Parliament, 1984-85-86

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transports

CONCERNANT:

Travaux futurs du comité

La Société Air Canada—Rapport annuel 1985

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Première session de la  
trente-troisième législature, 1984-1985-1986





## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Darryl L. Gray

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Patrick Nowlan

*Vice-président:* Darryl L. Gray

## MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus  
Les Benjamin  
Terry Clifford  
Denis H. Cochrane  
Vincent Dantzer

Joe Reid  
Fernand Robichaud  
Gordon Taylor  
Brian Tobin—(11)

(Quorum 6)

*Le greffier du Comité*

Eugene Morawski

*Clerk of the Committee*

## ORDER OF REFERENCE

Pursuant to Standing Order 67(4), permanently referred to the Committee:

Wednesday, March 26, 1986

—Report of Air Canada, together with the Auditor's Report, for the year 1985, pursuant to section 17 of the Air Canada Act, 1977, Chapter 5, Statutes of Canada, 1977-1978.—Sessional Paper No. 331-1/54A.

## ORDRE DE RENVOI

Conformément à l'article 67(4) du Règlement, renvoyé en permanence au Comité:

Mercredi le 26 mars 1986

—Rapport de la Société Air Canada, pour l'année 1985, ainsi que le rapport des vérificateurs y afférent, conformément à l'article 17 de la Loi d'Air Canada de 1977, chapitre 5, Statuts du Canada, 1977-1978.—Document parlementaire n° 331-1/54A.



## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, JUNE 12, 1986

(89)

[Text]

The Standing Committee on Transport met *in camera* at 9:43 o'clock a.m. this day, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Patrick Nowlan and Gordon Taylor.

*Acting Member present:* André Ouellet for Fernand Robichaud.

*Other Member present:* Fernand Robichaud.

*In attendance: From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer and Dave Cuthbertson, Research Staff.

The Committee proceeded to the consideration of future business.

Agreed,—That Dave Cuthbertson be hired as a consultant to the Transport Committee at a per diem rate of \$250.00 and that the total figure do not exceed \$60,000. for the period of April 1, 1986 to March 31, 1987.

At 11:00 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

TUESDAY, JUNE 17, 1986

(90)

The Standing Committee on Transport met at 9:35 o'clock a.m., this day, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Patrick Nowlan, Joe Reid, Gordon Taylor and Brian Tobin.

*Acting Member present:* André Ouellet for Fernand Robichaud.

*Other Member present:* Fernand Robichaud.

*In attendance: From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer and Dave Cuthbertson, Research Staff.

*Witnesses: From Air Canada:* C.I. Taylor, Chairman, P. Jeannot, President and Chief Executive Officer and R.W. Linder, Group Vice-President, Sales and Operations.

The Committee proceeded to the consideration of its Order of Reference dated Wednesday, March 26, 1986 relating to the Annual Report of Air Canada—1985. (*See Minutes of Proceedings, dated Tuesday, June 17, 1986, Issue No. 58*).

C.I. Taylor and P. Jeannot each, made an opening statement and with the witness, answered questions.

## PROCÈS-VERBAUX

LE JEUDI 12 JUIN 1986

(89)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos, aujourd'hui à 9 h 43, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Patrick Nowlan et Gordon Taylor.

*Membre suppléant présent:* André Ouellet remplace Fernand Robichaud.

*Autre député présent:* Fernand Robichaud.

*Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche; Dave Cuthbertson, du personnel de recherche.

Le Comité procède à l'élaboration de ses futurs travaux.

Il est convenu,—Que Dave Cuthbertson soit engagé en qualité d'expert-conseil auprès du Comité des transports, au taux quotidien de 250\$, jusqu'à concurrence de 60,000\$ en tout, pour la période allant du 1<sup>er</sup> avril 1986 au 31 mars 1987.

A 11 heures, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 17 JUIN 1986

(90)

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 9 h 35, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Patrick Nowlan, Joe Reid, Gordon Taylor et Brian Tobin.

*Membre suppléant présent:* André Ouellet remplace Fernand Robichaud.

*Autre député présent:* Fernand Robichaud.

*Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche; Dave Cuthbertson, du personnel de recherche.

*Témoins: De la Société Air Canada:* C.I. Taylor, président du Conseil; P. Jeannot, président-directeur général; R.W. Linder, vice-président de groupe, Ventes et opérations.

Le Comité procède à l'étude de son ordre de renvoi du mercredi 26 mars 1986 relatif au rapport annuel de la *Société Air Canada* pour 1985. (*Voir Procès-verbaux du mardi 17 juin 1986, fascicule no 58*).

C.I. Taylor et P. Jeannot font chacun une déclaration préliminaire, puis eux-mêmes et le témoin répondent aux questions.

At 12:57 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call  
of the Chair.

A 12 h 57, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation  
du président.

*Le greffier du Comité*

Eugene Morawski

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Tuesday, June 17, 1986

• 0934

**The Chairman:** Colleagues, I see a quorum for taking evidence. We like to show Air Canada that we can run a committee on time as well as they can run planes on time, so we had better call the meeting to order.

I would like to welcome officials of Air Canada, with Mr. Jeannot. The hurry is because it is 9.34 a.m., and it is Tuesday, June 17, and we have until the end of the month to try to get some stuff done.

• 0935

We would like to welcome Air Canada, Mr. Jeannot and Mr. Taylor, with the annual report. I understand Mr. Taylor would like to make a brief verbal statement and Mr. Jeannot has circulated to members of the committee a written statement.

I think then we can get into questions. I know other members are going to be here because of an interest in Air Canada, which does cover the country from sea to sea and many places in between. I think we will have an interesting session. So with no further adieu, I would like to welcome you.

Mr. Taylor.

**Mr. C.I. Taylor (Chairman, Air Canada):** Mr. Chairman, the Air Canada officers are pleased to be back for their annual shareholders meeting to present the annual report and discuss the many issues that are raised in that report.

It is a year of change and some tribulation, but the future is out there for us to plan for and that is what the officers and the board are trying to do.

Mr. Chairman, I do not propose to make any long statement at all because it is, I think, all in the annual report and the president's written presentation to you.

Again, it is our pleasure to be here and I think you know Pierre Jeannot, our President and Chief Executive Officer and Roger Linder, our Group Vice-President of Operations and Sales. They will be quite prepared to deal with questions that have arisen as a result of the issuance of the 1985 annual report.

Thank you very much.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Taylor. Perhaps in the questions and answers we will hear your dulcet tones again.

But anyway, Mr. Jeannot, would you like to highlight or go over the report that you circulated?

**Mr. P. Jeannot (President and Chief Executive Officer, Air Canada):** Mr. Chairman, I think the report has been

## TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le mardi 17 juin 1986

**Le président:** Mes chers collègues, vu que nous avons le quorum, nous pouvons commencer à entendre les témoignages. Il est temps de commencer la réunion, si nous voulons montrer à Air Canada qu'ils ne sont pas les seuls à observer la ponctualité.

J'aimerais souhaiter la bienvenue aux représentants d'Air Canada et à M. Jeannot. Il est déjà 9h34; nous sommes le mardi 17 juin et nous devons tout terminer avant la fin du mois.

Nous aimerions souhaiter la bienvenue à Air Canada, à M. Jeannot et à M. Taylor qui nous apportent le rapport annuel. M. Taylor apparemment voudrait nous prononcer une brève allocution et M. Jeannot a distribué une déclaration écrite aux membres du comité.

Nous pourrons ensuite passer aux questions. D'autres députés se joindront à nous parce qu'ils s'intéressent à Air Canada, dont le service va d'un océan à l'autre et dessert bien d'autres villes en chemin. Je pense que la séance sera intéressante. Sans plus tarder, je vous souhaite donc la bienvenue.

Monsieur Taylor.

**M. C.I. Taylor (président, Air Canada):** Monsieur le président, nous sommes heureux de participer à l'Assemblée annuelle des actionnaires pour vous présenter une fois de plus notre rapport annuel et discuter des nombreux points qui y sont soulevés.

Cette année, nous avons connu des changements et certaines tribulations, mais nous sommes là pour planifier notre avenir et c'est ce que les directeurs et le Conseil d'administration tentent de faire.

Monsieur le président, je n'ai pas l'intention de vous faire un long discours car vous trouverez tout ce que j'ai à dire dans le rapport annuel et dans l'exposé écrit du président.

Je le répète, nous sommes très heureux d'être ici. Je pense que vous connaissez Pierre Jeannot, notre président-directeur général et Roger Linder, notre vice-président du groupe Ventes et Opérations. Ils sont prêts à répondre aux questions que soulèvera le rapport annuel de 1985.

Je vous remercie.

**Le président:** Merci, monsieur Taylor. Nous aurons peut-être le plaisir d'entendre à nouveau votre voix mélodieuse pendant la période de questions.

Monsieur Jeannot, pourriez-vous souligner les points saillants du rapport que vous avez distribué?

**M. P. Jeannot (président—directeur général, Air Canada):** Monsieur le président, je pense que le rapport a été distribué

## [Texte]

circulated in both languages. I do not want to take up precious time that the committee has for questions. It is self-explanatory I think. It details briefly our 1985 year, which, as you know, lost some money. But on the other hand, there were many pluses that are described in the report.

We are pleased to be here on the start of our 50th anniversary as Trans-Canada Airlines and Air Canada, and we are looking forward to answering questions from the committee.

**The Chairman:** We will open it up with questions from the committee.

Mr. Tobin.

**Mr. Tobin:** Thank you very much, Mr. Chairman.

First of all, I want to join with you, Mr. Chairman, in welcoming the Chairman of the board, the President and Mr. Linder, Group Vice-President, before our committee today.

Mr. Chairman, in looking briefly at the statement prepared by Mr. Jeannot, he talks about a plan of action that has five elements, and the second element of the plan interests me:

To continue aggressively seeking profitable international expansion.

I want to ask the gentlemen, Mr. Chairman, whether they would comment on what—without giving away competitive secrets of course—Air Canada's plans for international expansion are? What are their plans in order to remain profitable in an increasingly competitive world, where the international market share is as important, I would submit, as the domestic market share? In the final analysis, your ability to compete internationally is not in your hands, because it is the Minister of Transport who licenses international routes.

Given the kind of national and international role that you have and given the fact that you are a Crown corporation and are unable to raise money in the traditional ways in the market place and so on, what do you see on the horizon for Air Canada, in terms of your ability to compete internationally and enter new markets?

**Mr. Jeannot:** Mr. Tobin, through the Chair, we have been fairly active in the last four or five years in developing and looking for new market areas.

• 0940

We are particularly interested in southeast Asia and the Pacific Rim, as those countries' economies have been growing quite rapidly and the pattern of trade with Canada has been accelerating. In that context, six or seven years ago now we were proposing that links be developed between Canada and India and Singapore, and those were finally put in place a little over a year ago as we began operating in that part of the world. That route has been developing quite well.

## [Traduction]

dans les deux langues. Je préférerais que les membres du comité réservent leur temps précieux à poser des questions. Je pense que le rapport parle de lui-même. C'est un bref exposé des activités de 1985, année légèrement déficitaire, comme vous le savez. D'autre part, le rapport souligne certaines réalisations concrètes.

C'est notre cinquantième anniversaire depuis que *Trans-Canada Airlines* a été créé pour devenir Air Canada; nous sommes ravis de comparaître devant vous à cette occasion et nous serons heureux de répondre aux questions des membres du comité.

**Le président:** Vous pouvez commencer à poser des questions.

Monsieur Tobin.

**M. Tobin:** Merci bien, monsieur le président.

Tout d'abord, permettez-moi, monsieur le président, de souhaiter également la bienvenue au président du Conseil d'administration, au président d'Air Canada et à M. Linder, le vice-président de groupe, qui comparaissent aujourd'hui devant notre comité.

Monsieur le président, j'ai jeté un coup d'oeil sur la déclaration préparée par M. Jeannot où il parle d'un plan d'action composé de cinq éléments; c'est le deuxième qui m'intéresse:

Nous nous employons énergiquement à étendre encore notre réseau international.

Monsieur le président, j'aimerais que M. Jeannot nous dise, sans pour autant dévoiler toutes ces batteries—quels sont les projets d'extension du réseau international d'Air Canada? Comment envisage-t-il de survivre dans un monde de plus en plus compétitif, les profits réalisés à l'étranger étant à peu près au même niveau que les profits réalisés au Canada, je suppose? En dernière analyse, cela ne relève pas vraiment de vous puisqu'il incombe au ministre des Transports d'accorder les permis de vol internationaux.

Étant donné le rôle que vous avez joué sur la scène nationale et internationale, et vu que vous êtes une société de la Couronne, partant, incapable d'avoir accès au marché financier régulier, quelles sont vos chances de trouver de nouveaux débouchés sur la scène internationale?

**M. Jeannot:** Monsieur Tobin, depuis les quatre ou cinq dernières années, nous avons déployé beaucoup d'activité à chercher de nouveaux marchés et nous en avons trouvé.

Ce qui nous intéresse particulièrement, ce sont les pays de l'Asie du sud-est et de la Côte pacifique, dont l'économie est en pleine expansion et avec lesquels Air Canada fait de plus en plus affaire. Il y a six ou sept ans, nous envisageions des lignes entre le Canada, l'Inde et Singapour, et ces vols ont lieu depuis un peu plus d'un an et tout se déroule très bien. Nous avons en quelque sorte mis le pied dans cette région du monde.



## [Text]

Beyond that, we have indicated our interest for Thailand, trying to link Bangkok to Canada through Europe. We have acquired rights out of Germany and out of the U.K. that permit us also to link those markets, which helps these routes to be developed, because the Canadian pure traffic is still small and these fifth freedoms, as we call them, have been rather important. We feel it is an important area for future growth, and again, we are actively seeking rights to those parts of the world, which as you know, have to be negotiated between the two governments.

We have indicated an interest also for Pacific Rim countries such as Korea and the Philippines, and the discussions between Canada and those countries has yet to arrive at a satisfactory agreement. We know, of course, we are not the only carrier interested in routes on the Pacific, but we are hopeful that we can put a strong case forward and achieve rights on the Pacific, eventually.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, the reason I got into this line of questioning is that I have an appreciation that the ability of national carriers, be it Air Canada, CP or others that may emerge—and it certainly does not appear that way right now in Canada—to provide a service domestically is very much contingent upon how well it does internationally. There is a big market there. I also note in my own mind that, when we talk about deregulation, we mostly ask questions about what the impact is on the domestic market, as I will do in a minute. But also there is the question of what the impact is in a deregulated environment on the ability of certain carriers to acquire international routes.

Now, we had the example a short while ago of the Minister of Transport providing *Nationair* with landing rights, an international route. It seems to me that when you are talking about international business there is always a reaction that occurs in host nations with the number of landing rights and carriers that are flying into certain markets. Does the Minister consult major carriers such as Air Canada or CP in advance of providing new routes to secondary carriers that are being established? Is there any consideration of the consequence or reaction that occurs in host countries or host markets as a result of new routes that are being established? Are there any negative impacts for Air Canada, for example?

I am asking whether or not the committee should advise the Minister to treat the international market holus-bolus in the same way he would the domestic market, total entry-exit, encouraging anybody and everybody to get involved; or is there the implication of some damage being done to existing markets that have been acquired by both CP and Air Canada if that kind of policy were pursued internationally, as is apparently going to be the case domestically? What advice would you give the committee? Would you issue any words of caution?

**Mr. Jeannot:** Of course, the international rights are governed by the type of bilateral that took place between the two countries. In some cases they permit multiple designated airlines in each country; in some other cases, they prevent that.

## [Translation]

Nous avons également manifesté notre intérêt pour la Thaïlande, et nous envisageons d'assurer la liaison Bangkok—Canada, en passant par l'Europe. Pour pouvoir établir ces lignes, nous avons dû obtenir l'autorisation de l'Allemagne et de la Grande-Bretagne, les liaisons avec le seul Canada étant encore restreintes et ces cinq libertés, comme on les appelle, ont joué un rôle important. C'est une région qui offre beaucoup de possibilités et vous n'ignorez pas les négociations qui ont eu lieu avec les deux gouvernements pour acquérir des droits dans cette région.

Nous avons manifesté également de l'intérêt pour les pays de la Côte pacifique, comme la Corée et les Philippines; les discussions que le Canada a eues avec ces pays n'ont pas encore fait l'objet d'une entente satisfaisante. Bien entendu, nous ne sommes pas la seule compagnie aérienne à vouloir assurer la liaison avec le Pacifique; toutefois, nous espérons avoir présenté des arguments convaincants qui nous permettront d'avoir éventuellement accès à ce marché.

**M. Tobin:** Monsieur le président, si je vous pose ces questions, c'est parce que j'ai l'impression, même si cela n'en a pas l'air, que l'attitude de nos compagnies aériennes—qu'il s'agisse d'Air Canada, du CP ou des autres compagnies qui verront éventuellement le jour, à assurer les liaisons nationales dépendent énormément de leurs liaisons internationales, car il s'agit là d'un marché énorme. Je me dis également, lorsque nous parlons de déréglementation, que la plupart des questions concernent l'impact sur le marché national, et c'est le genre de questions que je vais vous poser dans un instant. Je me demande néanmoins dans quelle mesure la déréglementation influera sur les chances de certaines compagnies aériennes d'assurer des liaisons internationales.

Nous en avons eu récemment un exemple lorsque le ministre des Transports a accordé une liaison internationale à *Nationair* en lui accordant des droits d'atterrissage. Lorsque vous parlez de faire affaire à l'étranger, les pays hôtes réagissent toujours lorsque d'autres compagnies aériennes se voient accorder des droits d'atterrissage qui ouvrent l'accès à certains marchés. Avant d'accorder de nouvelles lignes aux petites compagnies aériennes, est-ce que le ministre consulte les grosses compagnies comme Air Canada ou CP? Lorsque de nouvelles lignes sont créées, est-ce qu'on tient compte des réactions qui se produiront dans les pays hôtes? Que cela entraîne des conséquences délétères pour Air Canada, par exemple?

Je me demande si nous ne devrions pas conseiller au ministre de traiter le marché international grosso modo comme le marché national, soit d'ouvrir les portes toutes grandes et permettre accès à tout le monde et à son père; vu que c'est la politique que l'on semble suivre au Canada, si on la suit également sur la scène internationale, devrait-on tenir compte des répercussions négatives que cela risque d'avoir pour le Canadien Pacifique et pour Air Canada? Quels conseils prodiguer? Quels mises en garde?

**M. Jeannot:** Les droits internationaux dépendent bien entendu d'accords bilatéraux entre deux pays. Dans certains cas, cela concerne plusieurs lignes aériennes dans un même pays; dans d'autres cas, c'est interdit.

## [Texte]

An example of that, I think, is that in the recent Dutch bilateral with Canada, we were certainly seeking to increase the possibilities of more than one Canadian airline being designated to Holland, but this did not work out in the bilateral. In the case of the U.K. bilateral, the bilateral allows for multiple designators, and so each country has the freedom to designate more than one airline. Of course, as the number of airlines increases, the market becomes more fragmented, and I think one has to take into consideration the growth of the markets as you add airlines. The U.K.-Canada market is not growing very rapidly right now, and there are possibilities of further fragmenting that market.

• 0945

**Mr. Tobin:** How big a piece of Air Canada's business is associated with international travel?

**Mr. Jeannot:** Our international sales are upwards of 45% of our business. I am referring to sales in Canada for international travel as well as sales outside of Canada for international travel.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I would like to pursue this matter of international travel and the plan of action by the Government of Canada in so far as licensing additional carriers on international routes and how that impacts on Air Canada with 45% of its business being generated in international travel at a later date, but let me be more parochial. Many of us are concerned about the potential impacts of deregulation, as witnessed by the experience south of the border. There are a number of possibilities. We have seen south of the border that many communities lose service altogether. A great many more see a reduced level of service.

One could appreciate and could understand that in some circumstances there is a need to rationalize the type of equipment being used on a particular route. Is it a matter of policy, a matter of concern, with Air Canada that in the event of rationalization of routes, as we go through the de-regulatory process in Canada, that communities not be left with no service whatsoever, as has occurred south of the border where carriers have simply pulled out without leaving a commuter operation or any other kind of service behind?

**Mr. Jeannot:** Mr. Chairman, rationalization of network is something that has always been on going. Ever since Trans-Canada Airlines we have moved out of certain communities and started new services elsewhere. A network is a bit of a living organism. But in our minds there are two very important considerations we keep in mind in looking at any changes to our domestic network, and one of them is that the community would have service.

What has been seen in the United States, perhaps not in as organized a fashion as it could have been, is that local commuter airlines have grown and have been playing a complementary role to the larger carriers. We see something similar developing in Canada with new airlines emerging and developing a relationship with the larger carriers. In our mind it is very important that a community continue to be served,

## [Traduction]

Je vous donne un exemple. L'accord bilatéral que le Canada a signé avec la Hollande, nous voulions avoir accès à ce pays pour plus d'une ligne aérienne, mais cela n'a pas été possible. Pour l'accord bilatéral que nous avons avec la Grande-Bretagne, plusieurs compagnies y ont accès et chaque pays peut choisir plus d'une ligne aérienne. Bien entendu, à mesure que les lignes aériennes se multiplient, le marché se fragmente, et je pense qu'il faut tenir compte de la croissance des marchés si vous ajoutez d'autres lignes aériennes sur la liste. Le marché Grande-Bretagne-Canada ne connaît guère d'essor en ce moment, et il risque d'être fragmenté davantage.

**M. Tobin:** Quel pourcentage d'affaires représentent les vols à l'étranger pour Air Canada?

**M. Jeannot:** Nos ventes internationales représentent 45 p. 100 de notre total. Je veux parler des ventes de vols internationaux effectuées au Canada comme à l'étranger.

**M. Tobin:** Monsieur le président, j'aimerais poursuivre sur le même sujet et parler du plan d'action du gouvernement du Canada relatif aux nouvelles lignes internationales accordées aux compagnies aériennes et de l'impact que cela risque d'avoir pour Air Canada qui retire 45 p. 100 de ses bénéfices de ces vols, si vous me permettez d'être chauvin. Nous avons vu l'expérience aux Etats-Unis et c'est la raison pour laquelle nous sommes nombreux à nous inquiéter de l'impact éventuel de la déréglementation. Il y a plusieurs possibilités. Nous avons vu aux Etats-Unis certaines collectivités qui n'ont plus aucun service, et un grand nombre d'autres collectivités dont le niveau de service est réduit.

Dans certains cas, il y est tout à fait logique de rationaliser le matériel utilisé sur une ligne particulière. Air Canada veut s'assurer qu'avec la déréglementation, et la rationalisation des lignes, certaines collectivités ne se trouvent pas dépourvues de services, comme cela s'est produit aux Etats-Unis, tout simplement parce que les compagnies aériennes ont cessé d'assurer certains vols et qu'aucune autre ne les a remplacés.

**M. Jeannot:** Monsieur le président, nous avons toujours essayé de rationaliser notre réseau. Alors même qu'Air Canada s'appelait *Trans-Canada Airlines*, nous avons abandonné certaines collectivités et assuré des liaisons différentes. Un réseau ne peut pas être statique. Lorsque nous envisageons de modifier notre réseau national, il y a deux choses très importantes pour nous, et l'une d'entre elles est de s'assurer que la collectivité soit desservie.

Nous avons vu ce qui s'est passé aux Etats-Unis, mais leur organisation n'est peut-être pas la même que la nôtre: il y a de plus en plus de lignes aériennes qui assurent un service de «banlieues» et dont le rôle complète celui des grosses compagnies aériennes. C'est un peu la même chose qui se passe au Canada, avec les nouvelles petites compagnies aériennes qui établissent des liens avec les grosses compagnies. Pour nous, il est important que les collectivités continuent d'être desservies,



## [Text]

that there would be no interruption of service, and that the quality of service be good.

The other important consideration, of course, in any network adjustment would be our own employees in those communities and how affected they would be by such a change. We would ensure that there is an adequate plan for the people, whether they are to be helped to re-settle in the community or whether they are to be helped to move across our system. When we look at that we say there are two very important considerations, and we would certainly consider it to be our responsibility to ensure that these conditions are met.

**Mr. Tobin:** Last question. Can we take it, then, for example in eastern Canada, where Air Canada has an association with Air Nova and CP Air has an association with a similar commuter carrier, that it would be Air Canada's decision as the evolution of rationalization of equipment and markets occurs, as it surely will occur in a de-regulated environment, to seek, through your association with Air Nova, which is an extension of Air Canada, to ensure, at minimum, where adjustment takes place, there would be a level of service—for example an Air Nova operation—before you simply pull up the props, the jets in this case, and leave town? I think that is important. You would seek to ensure that in any displacement of Air Canada personnel that occurred those people would have an opportunity to work with what is in essence an extension of the Air Canada operation, Air Nova.

• 0950

Finally, my own parochial question: Can you assure me that the jets will keep flying in Stephenville for some time to come?

**Mr. Jeannot:** We have no plans to stop flying jets in Stephenville.

**The Chairman:** Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** There are three or four areas I would like to get into with you in terms of Air Canada's numerous activities. The first one I would like to ask about is Air Canada has either directly or indirectly to make contracts with a lot of different companies and agencies for various services, and it seems that very frequently contracts are needed for fuel or for fuelling or airport security or whatever... There have been frequent occasions where companies start up overnight—a new name, a new number, same owners.

In the case of the fuelling at Dorval and Mirabel, the contracts are let by an aircraft committee to bidders on a sole-source bidding system. I guess that means by invitation. As far as I can tell, most of the companies that are asked to bid are all owned by one American company. If my information is accurate, of five bidders recently, four, each with a different name, are owned by the same American company called Ogden-Allied.

If new companies are needed to keep the bid or keep control, they are simply registered and invited to tender by the

## [Translation]

qu'il n'y ait pas d'interruption de service et que la qualité du service reste bonne.

L'autre élément important, bien sûr, lorsqu'il s'agit de modifier notre réseau, c'est de nous assurer que nos employés ne souffrent pas de ce genre de changement. Nous avons en place un programme qui leur permet de s'ajuster, en particulier lorsqu'ils doivent être mutés. Ce sont là nos deux préoccupations principales, et c'est certainement notre responsabilité propre.

**M. Tobin:** Une dernière question. Est-ce que je peux en conclure, dans ce cas, que, mettons pour l'est du Canada, où Air Canada a des liens avec *Air Nova* et CP Air avec un transporteur parallèle, si Air Canada décide de rationaliser son équipement et les marchés desservis, comme ce sera certainement le cas une fois la déréglementation mise en oeuvre, *Air Nova* étant son associé, sera certainement consulté pour que l'on maintienne un niveau de service minimum—ne serait-ce que des vols assurés par *Air Nova*—avant qu'Air Canada ne décide tout simplement de faire place nette et de quitter la ville? C'est important, je pense. Si des employés d'Air Canada doivent être mutés, vous leur donnez d'abord la chance de travailler pour leur associé, Air Nova.

Finalement, l'esprit de clocher fait son apparition: pouvez-vous me garantir que l'on va assurer les vols de jets à Stephenville pendant quelque temps encore?

**M. Jeannot:** Nous n'envisageons pas d'interrompre ce service.

**Le président:** Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Parmi les nombreuses activités d'Air Canada, il y en a trois ou quatre qui m'intéressent particulièrement. J'aimerais tout d'abord vous demander si Air Canada a signé des contrats, directement ou indirectement, avec un grand nombre de sociétés ou agences différents pour une multiplicité de services, car apparemment on signe très fréquemment des contrats pour le ravitaillement en combustible, la sécurité aérienne, etc.,... Il est arrivé très souvent que de nouvelles compagnies fassent surface du jour au lendemain—avec un nouveau nom, un nouveau numéro, mais les mêmes propriétaires.

Dans le cas du ravitaillement en combustible à Dorval et à Mirabel, les contrats sont accordés par un comité aérien en fonction d'appels d'offres non ouverts au public. Autrement dit, des appels d'offres sur invitation. Autant que je sache, toutes les compagnies qui figurent sur cette liste appartiennent à une compagnie américaine. Si mes renseignements sont exacts, sur les cinq appels d'offres faits récemment, chacun sous un nom différent, quatre provenaient de compagnies qui appartiennent à la même société américaine, la Ogden-Allied.

Quand il leur manque des compagnies et qu'ils veulent continuer à assurer le contrôle, on en enregistre qui sont

## [Texte]

Cooperative Committee, whatever that is. I presume that is a committee of airline representatives.

Several years ago the American government laid down a firm policy position that awards for contracts at federal airports must keep in mind the public interest, including wages of workers and working conditions. This eliminated the possibility of what happened recently at Dorval where the employees were being asked to take a 67% cut, supposedly as a result of bidding competition when in fact it was only a shell game, in my opinion, constructed by the American head office called Ogden-Allied, and they are doing up here what they could not do in the United States. It seems to me that contracts are changing hands through the actual management, equipment and labour, but the actual management, equipment and labour force remain the same. It is sort of all being done with mirrors.

Will you give us a description of Air Canada's involvement in this kind of contracting? Do you have most of it as individual contracts with Air Canada only, or is it with all the airlines serving a given airport? Also, will you bring in, at least as far as Air Canada's dealings are concerned in that kind of a contract, or any other kind for that matter, a policy that would at least ensure that section 144 of the Canada Labour Code has to be adhered to by the successful bidder, and that means the guarantee of succession rights to employees?

• 0955

**Mr. Jeannot:** Mr. Benjamin, I believe you are referring to the co-operative arrangements that most carriers have at most Canadian airports, and for that matter at a lot of U.S. airports, where the carriers get together to share in a fuel distributing system. A lot of the fuel can be more efficiently piped right onto the site and the underground arrangements, the storage tank and distributing system, are generally owned or caused to be owned on behalf of the airlines as a method of having an efficient distributing system.

The bidding for fuel is a different thing. Every airline may buy its own fuel with whatever fuel suppliers there are, and they would use a common tank. But generally speaking the airlines get together and hire a company or an agency that will do the actual "in-claimant" on behalf of the airline. And that is a bidding process.

I am not aware Dorval 1 has been any different, but certainly we will look into it and see whether any of my colleagues have any details on that subject. But as for any other contracts we let out . . . and we may be the party on behalf of the other airlines, because generally speaking the larger carrier in an airport acts on behalf of the other airlines but they share the cost among themselves. That is why it is called a co-operative thing: the airlines get together and they let out the contract. So it is a low-bid contract. We have to assure ourselves of the quality of the people who are dealing with it. At various times, I suppose, that contract goes back to bid.

## [Traduction]

invitées à présenter des offres par le Comité coopératif, qui, je suppose, est composé de représentants de compagnies aériennes.

Il y a plusieurs années, le gouvernement américain a décidé qu'en accordant des contrats aux aéroports fédéraux, il fallait tenir compte de l'intérêt public, y compris du salaire des employés et de leurs conditions de travail. Ils évitaient ainsi que se produise ce qui s'est passé récemment à Dorval, où on a demandé aux employés d'accepter 67 p. 100 de baisse de salaire, soi-disant à la suite d'appels d'offres compétitifs, alors qu'il s'agissait en fait d'offres truquées par le siège de la compagnie américaine Ogden-Allied, qui font chez nous ce qu'ils n'ont pas le droit de faire aux États-Unis. Les contrats ont l'air de changer de main, mais, en fait, ce sont les mêmes gestionnaires, le même matériel et la même main-d'œuvre. Une illusion d'optique, en quelque sorte.

Pourriez-vous nous dire dans quelle mesure Air Canada passe ce genre de contrats? La plupart de vos contrats sont-ils de nature individuelle, ou signez-vous des contrats avec toutes les lignes aériennes qui desservent un aéroport particulier? En ce qui a trait à ce genre de transactions, ou à d'autres, Air Canada pourrait-il adopter une politique pour s'assurer que l'on respecte l'article 144 du Code du travail du Canada et que la personne qui a obtenu le contrat garantisse les droits des employés?

**M. Jeannot:** Monsieur Benjamin, je pense que vous faites allusion aux accords coopératifs qu'ont la plupart des transporteurs dans la plupart des aéroports canadiens, voire même américains, en vertu desquels les transporteurs ont accès au même système de distribution du carburant. La plupart du carburant peut-être acheminé de façon plus efficace par canalisation et entreposé sur place dans des réservoirs souterrains qui sont en général la propriété des lignes aériennes, par souci d'efficacité.

L'adjudication du carburant est une autre paire de manches. Chaque ligne aérienne a le droit de se ravitailler comme elle l'entend et utilise une citerne commune. De façon générale, les lignes aériennes engagent ensemble une société ou une agence qui présente les appels d'offre en leur nom. C'est ainsi que se fait l'adjudication des marchés.

Je ne pense pas que le cas soit différent à Dorval, mais il nous étudierons certainement la chose et peut-être que mes collègues connaissent d'autres détails sur le sujet. Pour les autres contrats . . . Il se peut que nous représentions les autres lignes aériennes, car de façon générale, les grosses compagnies aériennes dans un aéroport représentent les autres transporteurs, même si les coûts sont répartis entre toutes les compagnies. C'est pour cela qu'on parle d'accord coopératif: les compagnies aériennes se mettent ensemble pour offrir un contrat aux moins offrants. Nous devons nous assurer que la réputation des gens avec qui nous traitons. Je suppose que l'on doit faire de nouveaux appels d'offres, de temps à autre.



## [Text]

I am not aware of any specific differences in the Dorval case, but I will look into it and give you any details you may wish on it.

**Mr. Benjamin:** It is correct at Dorval there was a limited number . . . Well, the tenders were by invitation, and it was limited to about five. Is that correct? And are the name-brand oil companies, for example Esso, Shell, Gulf, Petro-Can, directly involved, or do they just wholesale the fuel to the successful bidder—another middleman—who then supplies the fuel to your distribution system at the airport?

**Mr. Jeannot:** No, there are two different processes here. One is the actual machinery, the actual tanks and pipes to take fuel from a tank to an airplane; and that is the part I think you are referring to, Mr. Benjamin, as the actual fuel-handling agency. But each airline will contract with a fuel supplier, whether it is Esso or Petro-Canada or whatever, for its own fuel. The fuel is then put into a tank. I think the operation you are describing, conducted by High Light, is simply the process of fuelling the airplane on behalf of the airlines, they having bought from their own supplier.

So Esso does not sell to these people. It sells directly to the airline. All these people do is put the fuel into the plane. That is the only action they take.

**Mr. Benjamin:** I presume they get the use of the distribution system which is owned by the airlines: the pipes, the tanks, and what not.

**Mr. Jeannot:** In some cases, yes. In some cases the agency itself may own the pipes, in which case they will have a long-term contract with the airlines.

**Mr. Benjamin:** But then what if somebody else who does not own the pipes . . . do they have a chance of a snowball in hell of being the successful bidder—the owner of the distribution system and tanks? They could say, we are not going to lease ours, so you will have to put your own in. Well, you could have six companies putting in distribution systems at one airport; which would be ridiculous.

Does this not just freeze out the so-called competitive bidding? Why do not the airlines say, we own the distribution system and the tanks. It is wide open for tendering. As long as we are satisfied about the quality and quantity and the security of supply, we do not give a damn which company it is. We are going to get the best possible price. It seems to me that this is a closed little group of four or five companies. They have different names, but use the same equipment, the same employees. There is no damn difference in the gas and fuel from one company to another anyway.

• 1000

It is not an open-tendering system. They are free to treat their employees any way they damn well please in the move

## [Translation]

Je ne pense pas que la situation soit différente à Dorval, mais j'étudierai la question et vous donnerai des détails.

**M. Benjamin:** Le fait est qu'à Dorval il y a un nombre limité . . . En fait, les offres sont font sur invitation, et il n'y a que cinq sociétés sur la liste. C'est bien le cas? Est-ce que les compagnies connues comme Esso, Shell, Gulf Petrocan sont directement impliquées ou est-ce qu'elles ravitaillent simplement au prix de gros la compagnie qui a obtenu le contrat, ou un autre intermédiaire, qui ravitaille ensuite tout l'aéroport?

**M. Jeannot:** Non, il existe deux procédés différents. Il y a en fait l'outillage, les citernes et les canalisations qui permettent de remplir le réservoir des avions; je pense que c'est à cela que vous faisiez allusion, monsieur Benjamin, quand vous parlez de l'organisme qui s'occupe du ravitaillement en carburant. Mais chaque compagnie aérienne engage son propre fournisseur, qu'il s'agisse d'Esso ou de Petro-Canada. Le carburant est entreposé ensuite. Je pense que l'activité que vous décriviez, qui est faite par Hight Light, c'est simplement le remplissage du réservoir des avions avec du carburant que les compagnies aériennes ont acheté elles-mêmes à leurs propres fournisseurs.

Esso ne leur vend donc rien directement, puisque Esso vend directement à la compagnie aérienne. Tout ce que ces gens font, c'est remplir les réservoirs des avions, et rien de plus.

**M. Benjamin:** Je suppose qu'ils ont accès à tout le système de distribution que possède la ligne aérienne, les canalisations, les citernes, etc.

**M. Jeannot:** Dans certains cas, effectivement. Dans d'autres cas, c'est l'agence elle-même qui est propriétaire des canalisations, pour lesquelles elle signe des contrats à long terme avec les lignes aériennes.

**M Benjamin:** Mais supposez que quelqu'un d'autre qui n'est pas propriétaire des canalisations . . . Est-ce que ces gens-là ont la moindre chance d'obtenir le contrat et de s'occuper du système de distribution et des réservoirs? On pourrait leur refuser de louer les installations, ils devraient acheter leurs propres intallations. Et on pourrait se trouver avec six sociétés différentes qui installeraient des systèmes distribution dans un seul aéroport, ce qui serait ridicule.

Est-ce que cela ne revient à enlever l'élément compétitif de l'appel d'offres? Pourquoi les lignes aériennes ne disent-elles pas carrément qu'elles sont propriétaires des réservoirs et du système de distribution? On procède par voie d'adjudication. Du moment que la qualité, la quantité et la sécurité d'approvisionnement soient acceptables, peu nous importe de savoir quelle entreprise sera choisie. Il nous faut obtenir le meilleur prix possible. J'ai bien l'impression que c'est un petit groupe restreint de quatre ou cinq entreprises. Elles ont des raisons sociales différentes, elles utilisent le même équipement et ont le même personnel. Quant à l'essence et le carburant vendus par ces fournisseurs, il n'y a absolument aucune différence.

Ce n'est pas un véritable appel d'offre. Ces fournisseurs ont la possibilité de traiter leurs employés comme ils entendent et

[Texte]

from one company to another... who get the contract. It seems like it is a nice, cosy little arrangement and I do not like to see Air Canada being a party to that kind of nonsense.

**Mr. Jeannot:** Mr. Benjamin, I can only say that, in general—I do not know about the particular case of Dorval—the airline's consortium owns the pipes and the storage. They set up a company, a sort of co-op, which owns that. In that case, the bidding for the handling goes on from time to time. Without the details of Dorval in front of me right now—I will get them—I would assume that it is the same situation.

If the tendering, as you say, seems to be within a group, I think it would be unfortunate. In my view, most if not all of these are usually public tenders. I have no specific knowledge that would lead me to think that there were only two or three companies in Dorval which were all related to one another, as you seem to imply.

**Mr. Benjamin:** Our information is that there are four companies, or four different names, and they are all owned by Ogden-Allied of New York. Those four, plus maybe one or two others, are in on the bidding. There is nobody else. That seems strange, to put it nicely.

I would appreciate it if you could provide the committee with some detail on Dorval specifically and then the situation generally... the policy of the company right across the country.

**The Chairman:** The Chair is in a little difficulty because the Chair, until otherwise directed, regardless of other things that have happened here in the last week, recognizes the opposition, the NDP, then a government member. Then I recognize in order of whom I see.

At the moment, I have Mr. Reid, Mr. Taylor, Mr. Angus, and Mr. Ouellet. Mr. Ouellet has come to me. He has to attend a private members' committee for a draw, and asked if he could be heard now. I can understand his dilemma, and certainly the Chair has no problem with that, as long as that is the wish of the committee. I was hoping he was going to be here right at 9.30 a.m. I knew he was interested in Air Canada because of his experience and his geography.

If the committee does not have any objection, I would like to call Mr. Ouellet.

**Mr. Reid:** We would be pleased to oblige him on this very special occasion.

**The Chairman:** Mr. Ouellet.

**M. Ouellet:** Merci de votre compréhension monsieur le président. Je remercie mes collègues de me permettre de poser quelques questions au président d'Air Canada avant de me rendre à un autre comité.

J'ai été surpris, monsieur Jeannot, du genre de questions que M. Benjamin vous posait en rapport avec la méthode d'approvisionnement en carburant. J'aurais préféré qu'on parle

[Traduction]

de les envoyer d'une entreprise à l'autre, selon qui a reçu le contrat. C'est une petite combine entre amis et je n'aime pas voir la société Air Canada impliquée dans ce genre d'arrangement.

**M. Jeannot:** Monsieur Benjamin, ne connaissant pas la situation particulière à Dorval, je peux dire simplement que les tuyaux et les installations d'entreposage appartiennent au consortium de la ligne aérienne. Une société a été créée, une sorte de coopérative, et elle en est propriétaire. Des appels d'offre se font de temps en temps. Sans avoir les détails concernant l'arrangement à Dorval devant moi, je vais les obtenir, je suppose que la procédure est la même.

Si l'adjudication se fait au sein d'un groupe, comme vous le prétendez, ce serait regrettable. À ma connaissance, dans la plupart des cas, sinon tous, il s'agit d'un appel d'offre ouvert. Je n'ai aucune raison de croire qu'il y a seulement deux ou trois entreprises à Dorval et ont toutes des liens entre elles, comme vous semblez laisser entendre.

**M. Benjamin:** D'après nos renseignements, il y a quatre sociétés, ou quatre raisons sociales, et elles appartiennent toutes à *Ogden-Allied* de New York. Ces quatre, en plus d'une ou deux autres, font des soumissions en réponse à l'appel d'offre. Il n'y a aucun autre candidat. Cela paraît bizarre, pour dire le moins.

Je vous saurais gré de nous communiquer des détails précis sur la situation à Dorval et la situation générale... la politique suivie par la société Air Canada partout dans le pays.

**Le président:** Le président est devant une difficulté car, à moins de directives contraires, sans tenir compte des incidents qui se sont produits ici au cours de la semaine dernière, il a été convenu d'alterner entre l'opposition, le NPD et le parti au pouvoir. Ensuite le président donne la parole au fur et à mesure que les membres en expriment le désir.

Pour le moment j'ai les noms de Messieurs Reid, Taylor, Angus et Ouellet. M. Ouellet m'a expliqué qu'il doit assister à une réunion du comité des projets de loi émanant des députés et il m'a demandé s'il pouvait poser ses questions maintenant. Je comprends fort bien son dilemme et je suis prêt à accéder à sa demande, avec le consentement du comité. J'espérais qu'il allait être ici à 9h30 pile. Je sais qu'il s'intéresse à la société Air Canada à cause de son expérience et pour des raisons géographiques.

Si le comité veut bien, je donne la parole à monsieur Ouellet.

**M. Reid:** Nous sommes heureux de rendre un service à M. Ouellet dans ces circonstances particulières.

**Le président:** Monsieur Ouellet.

**Mr. Ouellet:** Thank you for your understanding, Mr. Chairman. I wish to thank my colleagues for allowing me to ask some questions of the President of Air Canada before I leave for a meeting of another committee.

I was surprised, Mr. Jeannot, to hear the type of questions asked you by Mr. Benjamin about your method of obtaining fuel supplies. I would have preferred to hear more about



[Text]

plutôt de prix. Il semble qu'une baisse considérable du prix du carburant se soit produite au cours des derniers mois. Et on s'étonne que le prix du carburant ait baissé et que les clients ne bénéficient pas de cette diminution considérable. On aurait pensé qu'Air Canada aurait fait profiter ses clients, ses usagers des avions de cette économie. Pourquoi cela ne s'est-il pas fait?

**M. Jeannot:** Monsieur Ouellet, il est exact que le prix du carburant a baissé sur la scène mondiale. Mais sur la scène canadienne, et plus particulièrement pour le carburant de l'aviation, elle ne fait que commencer à baisser. Nous avons des prix à l'heure actuelle, au gallon ou au litre comme on préférera, comparables aux prix que nous connaissions l'été dernier, au mois d'août et au mois de septembre.

• 1005

Il faut se rappeler que, contrairement à l'impression qu'ont la plupart des gens, les prix ont augmenté durant l'hiver. Et nous avons eu, durant l'hiver qui s'achève, une montée assez considérable du prix du carburant pour les lignes aériennes. Alors que le prix mondial avait commencé à baisser au mois de décembre, le prix du carburant aérien avait continué à monter; il a atteint un maximum au mois de janvier. Mais le prix mondial avait déjà baissé depuis deux mois. Il a commencé à baisser aux mois de février et mars. Aujourd'hui, nous achetons des carburants pour environ 30 cents le litre à Montréal ou à Toronto. C'était à peu près le prix du mois d'août; il a monté jusqu'à 34 ou 35 cents le litre, au mois de janvier.

Nous n'avons pas augmenté les prix durant l'hiver et il est impossible de les baisser maintenant. D'ailleurs, une des causes des manques de rentabilité des lignes d'aviation, en ce moment, est le coût d'opération et le carburant n'y est pas étranger.

**M. Ouellet:** Ma deuxième question porte sur la sécurité aérienne. On a pris connaissance de certaines démarches des compagnies américaines ou européennes pour retester, recycler, revoir les moteurs de leurs avions à la suite d'incidents assez sérieux avec les moteurs de Boeing. Air Canada a-t-elle fait des démarches spéciales pour vérifier la sécurité de sa flotte, pour s'assurer que tout l'équipement était en parfaite condition de façon à ce que ses usagers ne courent aucun risque en matière de sécurité?

**M. Jeannot:** Effectivement, monsieur Ouellet, la sécurité aérienne est pour nous absolument primordiale. C'est une très longue tradition à *Trans-Canada Airline* et à Air Canada de s'assurer de l'excellence technique, en tout temps.

Lorsqu'il se produit un accident, n'importe où dans le monde, dans les heures qui suivent, nous réunissons les comités techniques. Ils regardent si nous avons un équipement comparable ou semblable et les causes possibles de l'accident. Nous prenons des mesures immédiatement. Nous examinons si notre flotte pourrait présenter des conditions semblables pouvant causer une dégradation de la fiabilité.

Toujours dans ce contexte, l'année 1985 a été difficile pour l'industrie aérienne, même si au Canada il n'y a pas eu d'accident majeur, ce dont nous sommes très heureux. Il y a eu une série d'accidents, en commençant par le désastre de *Air*

[Translation]

prices. I think that there has been a considerable drop in the price of fuel over the past several months. In spite of this, the saving has not been passed on to customers. It would seem normal for Air Canada to let its customers, the air travelling public, share in this saving. What is the reason for the failure to do so?

**Mr. Jeannot:** Mr. Ouellet, it is true that the world price of fuel has gone down. But in Canada, the price of airplane fuel is only starting to drop. Our present prices per gallon or litre, as you prefer, are comparable to the prices we paid last summer in the months of August and September.

It should be borne in mind that, contrary to most people's impression, prices went up over the winter. During the past winter, there was a fairly substantial rise in the price of fuel for airlines. At a time when the world price was starting its decline in the month of September, the price of airplane fuel continued to go up and reached a maximum in the month of January. But the world price had already been going down for two months. It started to decrease in the months of February and March. We are now buying fuel for about 30 cents a litre in Montreal or in Toronto. This is about the same as the price level for August; it increased to 34 or 35 cents a litre in January.

We did not raise our prices during the winter and it is possible for us to bring them down now. As a matter of fact, one of the causes for the lack of profitability of airlines at the present time is operating costs including fuel.

**Mr. Ouellet:** My second question concerns air safety. Certain American and European countries have taken steps to test their airplane engines following fairly serious incidents with Boeing engines. Has Air Canada done anything to check the safety of its fleet and ensure that all equipment is in perfect condition so that air travellers do not face any safety risk?

**Mr. Jeannot:** We do indeed consider air safety to be an absolutely crucial concern. It has long been a tradition at *Trans-Canada Airlines* and Air Canada to ensure technical excellence at all times.

Shortly after an accident takes place anywhere in the world, our technical committees meet. They find out whether we have comparable or similar equipment and look at the possible causes of the accident. We take immediate steps. We determine whether similar conditions likely to cause reduced reliability can be found in our fleet.

In this context, 1985 was a difficult one for the air industry, although fortunately, there was no major accident in Canada. There was a series of accidents starting with the *Air India* disaster, followed by Japan Airlines and the Manchester

## [Texte]

India suivi de *Japan Air Line* et de l'accident de Manchester que vous avez mentionné. Dans chaque cas, nous avons réexaminé notre flotte au complet. Nous avons pris des mesures additionnelles; nous avons changé un certain nombre de pièces. Nous avons trouvé notre flotte en bon état, mais nous voulions qu'elle soit encore en meilleur état. L'ensemble de ces mesures prises l'année dernière a ajouté à peu près une douzaine de millions de dollars aux coûts d'exploitation. Mais nous pensons que ce sont des sommes d'argent bien dépensées. Elles garantissent aux Canadiens que la flotte d'Air Canada se trouve dans les meilleures conditions techniques possibles.

**M. Ouellet:** Vous avez dépensé 10 millions de dollars de plus pour vous assurer que les avions soient sécuritaires.

• 1010

Quelles sommes ont été dépensées pour la sécurité des passagers, pour la manutention des bagages, la vérification ou la protection des passagers passant aux comptoirs d'Air Canada, tant au Canada qu'à l'étranger? Pouvez-vous nous donner un chiffre pour l'augmentation des mesures de sécurité?

**M. Jeannot:** C'est assez difficile d'être aussi précis. Une multitude de systèmes additionnels ont été développés et nous n'avons pas fait le calcul exact. Il s'agit de plusieurs millions de dollars. Mais nous avons travaillé de concert avec l'Association de l'industrie canadienne des transports et le ministère des Transports pour mettre au point ces techniques additionnelles. Nous sommes à développer, à l'heure actuelle, un système d'ordinateurs qui nous assurera, d'une façon plus sûre et plus efficace, pour les vols internationaux, que les bagages n'embarquent que si le passager embarque; de s'assurer d'une concordance entre les passagers et les bagages. Évidemment ce travail sera complété par une vérification physique. Nous mettons au point un système d'ordinateurs qui nous permettra de le faire d'une façon beaucoup plus efficace.

**M. Ouellet:** Avez-vous l'intention d'acheter de nouveaux avions? Où en est la composition de votre flotte? Êtes-vous en train de délaisser les gros avions pour de plus petits avions? Changez-vous la composition de votre flotte en fonction des besoins du marché actuel ou êtes-vous satisfait du nombre d'avions que vous avez présentement?

**M. Jeannot:** Nous avons toujours à coeur la modernisation de la flotte. Je pense qu'il est très important de continuer à le faire. Les nouveaux appareils coûtent très cher et nécessitent des investissements considérables. Mais ils permettent d'atteindre des coûts d'exploitation plus bas, soit en entretien, en carburant ou par le truchement d'un certain nombre d'avantages.

Evidemment, avant de faire ces investissements, il nous faudra être un plus rentables que l'industrie canadienne l'a été récemment, nous en particulier. Ou encore, il faut avoir accès à des capitaux additionnels. C'est une question un peu difficile. À l'heure actuelle, nous n'avons pas de fonds permettant d'accélérer le changement de la flotte. Nous examinons les opportunités qui puissent s'offrir, soit par l'échange d'appareils, soit par la vente de certains et l'achat de d'autres. Nous

## [Traduction]

accident you referred to. In each case, we undertook a complete inspection of our fleet. We took additional steps and changed a certain number of parts. We found our fleet to be in good condition but we want it to be in even better condition. All these measures taken last year added about \$12 million to our operating costs. But we think that this is money well spent. It ensures Canadians that Air Canada's fleet is in the best technical condition possible.

**Mr. Ouellet:** You spent an additional \$10 million to make sure that airplanes are safe.

How much was spent for passenger safety, luggage handling, the checking and protection of passengers at Air Canada counters both in Canada and abroad? Can you give us a figure for increased security measures?

**Mr. Jeannot:** It is difficult to be so specific. A whole range of additional systems have been developed and we have not made any precise calculation. It would be in the neighbourhood of several million dollars. We worked with the Canadian Transportation Industry Association and the Ministry of Transport to develop these additional techniques. At the present time, we are in the process of developing a computer system which will ensure, with a greater degree of certainty and efficiency, that in international flights, luggage is loaded on board only if the passenger embarks, to make sure that passengers and baggage correspond. Of course, this will be completed by a physical check. We are developing a computer system which will allow us to do this job in a much more efficient manner.

**Mr. Ouellet:** Do you intend to buy new airplanes? What is the present makeup of your fleet? Is there a trend away from large carriers in favour of smaller planes? Are you adjusting your fleet to respond to present market requirements or are you satisfied with your present number of airplanes?

**Mr. Jeannot:** The modernization of our fleet is a constant concern of ours. I think that it must remain one. New airplanes are expensive and require considerable investment. However, they make possible lower operating costs through maintenance, fuel and a number of other advantages.

Of course, before we make such investments, the Canadian industry and Air Canada, in particular, must be in a more profitable situation. Or else we will need access to new capital. It is a rather difficult question. Right now we do not have any money to carry out this change in the fleet at a faster pace. We examine opportunities as they arise, either exchanging airplanes or selling some and purchasing of others. We are attempting to gradually modernize our fleet. I think it is essential for us to continue to do so.



## [Text]

tentons progressivement de moderniser notre flotte. Je crois essentiel de continuer à le faire.

**M. Ouellet:** Avez-vous des avions à vendre présentement? En avez-vous vendu quelques-uns dans les derniers six mois?

**M. Jeanniot:** Nous avons effectivement quelques Lockheed L-1011 à vendre. Cet appareil nous a bien servis mais sa capacité répond moins, maintenant, à la fragmentation du marché que nous percevons. Le Boeing 767 est un appareil d'environ 200 places, très économique. C'est l'appareil que nous verrons de plus en plus dans la flotte d'Air Canada et un peu moins de Lockheed L-1011.

C'est le changement de profil qui se dessine.

**M. Ouellet:** Si vous aviez l'argent disponible actuellement, si le gouvernement vous accordait une ligne de crédit appropriée, combien de nouveaux appareils 767 achèteriez-vous?

**M. Jeanniot:** Nous pourrions probablement éliminer un des types d'appareils. Chaque type d'appareils entraîne évidemment des coûts additionnels dans le dispositif technique requis. Il est difficile de répondre à votre question. Il y a deux éléments en cause: d'abord, la modernisation de la flotte; il serait souhaitable de la moderniser en vendant un à un les Lockheed L-1011. Mais il y a aussi la question d'expansion de la flotte. Elle dépend de nouveaux marchés. Alors nous recherchons des marchés en Europe, en Asie et dans le Pacifique. Et, dépendamment de la rapidité avec laquelle on obtiendra ces accès-là, il faudra des équipements additionnels.

• 1015

**M. Ouellet:** Est-il vrai que vous voulez acheter Québécoir?

**M. Jeanniot:** Nous avons été approchés par un groupe d'employés de Québécoir qui voudraient acheter la compagnie. Nous avons trouvé leur proposition assez sympathique. Je crois que leur intention est valable et qu'une complémentarité plus grande et plus accélérée pourrait être développée entre Air Canada et Québécoir. Le type de relation existant à l'heure actuelle entre Air Canada et Air Ontario pourrait servir de modèle.

**M. Ouellet:** Dans les journaux, on parle d'un pourcentage de 20, 25 p. 100. Est-ce ce que vous recherchez? Vous ne voulez pas prendre le contrôle majoritaire de cette compagnie.

**M. Jeanniot:** C'est exact. C'est un ordre de grandeur qui permet d'être présent dans les décisions importantes mais qui laisse toute la latitude aux actionnaires pour les décisions importantes.

**M. Ouellet:** Une dernière question, monsieur le président. J'aimerais demander à M. Jeanniot ce qu'il pense de la recommandation du rapport Sauriol qui préconise de privilégier Mirabel plutôt que Dorval comme principal aéroport de Montréal. Etes-vous prêt à déménager les trois quarts, sinon les quatre cinquièmes de vos opérations à Mirabel? Quelles seraient les conséquences pour une compagnie comme Air Canada?

**M. Jeanniot:** Les installations d'Air Canada à Dorval sont considérables. Il faudrait être prudent face aux déboursés additionnels que tout changement pourrait occasionner. C'est

## [Translation]

**Mr. Ouellet:** Do you have any airplanes to sell at the present time? Did you sell any over the past six months?

**Mr. Jeanniot:** We do have some Lockheed L-1011s to sell. This aircraft gave us good service, but its capacity no longer responds as well to the fragmentation of the market which we perceive. The Boeing 767 has about 200 seats and is very economical. This aircraft will be increasingly used by Air Canada while the Lockheed L-1011 will be less in demand.

This is the change we expect to see.

**Mr. Ouellet:** If you had the money, if the government were to give you an appropriate line of credit, how many new 767s would you buy?

**Mr. Jeanniot:** We could probably eliminate one of the types of aircraft. Each type of airplane entails additional costs relating to technical services, of course. It is hard to answer your question. There are two aspects: first of all, the modernization of the fleet; we would like to modernize it by selling off our Lockheed L-1011s. But there is also the expansion of the fleet. It depends on new markets. So we are scouting for markets in Europe, Asia and in the Pacific. And depending on how quickly we obtain access to such markets, additional equipment will be required.

**Mr. Ouellet:** Is it true that you want to buy Quebecair?

**Mr. Jeanniot:** We were approached by a group of Quebecair employees wanting to buy the company. We considered their proposal to be fairly attractive. I think that their intention is valid and that a greater degree of complementarity could be developed more quickly between Air Canada and Quebecair. The type of relationship existing at the present time between Air Canada and Air Ontario could serve as a model.

**Mr. Ouellet:** The newspapers talk about 20% or 25%. Is that what you are after? You do not want to take majority control of the company.

**Mr. Jeanniot:** That is correct. Such a participation would enable us to take part in important decisions but would give full scope to the shareholders in such matters.

**Mr. Ouellet:** One last question, Mr. Chairman. I would like to ask Mr. Jeanniot what he thinks of the recommendation made in the Sauriol report advocating that Mirabel, rather than Dorval, be considered the main Montreal airport. Are you willing to move three-quarters or four-fifths of your operation to Mirabel? What would be the consequences for a company like Air Canada?

**Mr. Jeanniot:** Air Canada has large facilities in Dorval. We must be careful when considering the additional spending which any change could result in. This matter of the Montreal

## [Texte]

une question très difficile que la question des aéroports de Montréal. Elle a fait couler beaucoup d'encre depuis fort longtemps. Personnellement, je pense qu'il est possible d'améliorer la communication . . .

**The Chairman:** Did Air Canada not present a brief before the commission?

**Mr. Jeannot:** No, Mr. Chairman, I do not believe we did.

**The Chairman:** I thought your opinions were solicited.

**Mr. Jeannot:** I suppose we have made a lot of comments about the two airports over time.

Mais, pour compléter ma réponse, monsieur Ouellet, je pense que si on améliorerait la communication entre les deux aéroports, la situation existante s'améliorerait.

**M. Ouellet:** Merci.

**The Chairman:** Mr. Ouellet, perhaps that will be covered in other questions later. Mr. Reid.

**Mr. Reid:** Thank you very much, Mr. Chairman. I welcome to the table, Mr. Jeannot, and those with you. May we also take this opportunity of extending to Air Canada the congratulations of the committee on 50 years of great operation in the interest of the air travellers of Canada.

I will go back to the world of *Freedom to Move*, but will start my questioning with discussion of the loss in the first quarter for 1986, which appears to be reasonably substantial—\$46 million. The comment was made in your submission, Mr. Jeannot, that the other carriers were very much in the same boat, as it were. By this inclusion, does that mean all major carriers are suffering from the same difficult financial straits that Air Canada now is?

• 1020

**Mr. Jeannot:** Yes, Mr. Reid, everyone has found the first quarter of 1986 difficult.

**Mr. Reid:** Is the first quarter usually a difficult period, or do you make up these losses in other quarters, or what is the year-end position forecast to be?

**Mr. Jeannot:** For Canadian airlines, the first quarter is traditionally the worst. But this one is just a little worse than usual.

**Mr. Reid:** It is worse than worse. Mr. President, your submission states the general causes for this difficult position during this first quarter. I would assume that if we are talking about the high cost of fuel and other matters, other airlines have the same type of problem.

But you mentioned over-capacity. Can you tell us if over-capacity exists in Air Canada? If over-capacity is a contributing factor to losses generally, as we look toward deregulation, what will be the result? Would you tend to cut down on the size of the fleet, or would you tend to look to increased competition, with increased capacity again? I do not know

## [Traduction]

airports is a very difficult one. A lot has been written on the subject. Personally, I think that it is possible to improve communication . . .

**Le président:** La société Air Canada n'a-t-elle pas présenté un mémoire à la commission?

**M. Jeannot:** Non, monsieur le président, je ne le crois pas.

**Le président:** Je pensais qu'on vous avait demandé votre opinion.

**M. Jeannot:** Je suppose que nous avons fait beaucoup d'observations au sujet des deux aéroports au fil des années.

But to complete my answer, Mr. Ouellet, I think that if we improve communication between the two airports, there would definitely be an improvement in the present situation.

**Mr. Ouellet:** Thank you.

**Le président:** Monsieur Ouellet, peut-être reviendra-t-on à ce sujet plus tard. Monsieur Reid.

**M. Reid:** Merci, monsieur le président. Je souhaite la bienvenue à monsieur Jeannot et à ses collaborateurs. Je saisis aussi cette occasion pour féliciter Air Canada de ses cinquante années de service pour les passagers aériens du Canada.

Je vais revenir sur le rapport «Aller sans entraves», mais ma première question porte sur les pertes considérables enregistrées pendant le premier trimestre de 1986, la somme de 46 millions de dollars. Vous avez dit dans votre mémoire, monsieur Jeannot, que les autres transporteurs se trouvaient dans le même bateau, pour ainsi dire. Cela veut-il dire que toutes les grandes compagnies aériennes ont le même genre de difficultés qu'Air Canada en ce moment?

**M. Jeannot:** Oui, M. Reid, tout le monde a eu du mal pendant ce premier trimestre 1986.

**M. Reid:** Le premier trimestre de chaque année est-il toujours difficile? Arrivez-vous à rattraper les pertes pendant le reste de l'année, et à quel genre de bilan vous attendez-vous cette fois-ci?

**M. Jeannot:** Pour les compagnies aériennes canadiennes, le premier trimestre est en général le plus difficile. Mais cette fois-ci, il a été encore un peu plus difficile que d'habitude.

**M. Reid:** Pire que pire, alors. Dans votre mémoire vous énoncez les raisons générales de ces difficultés rencontrées pendant le premier trimestre. Mais si l'on cite le coût du carburant, parmi ces raisons, entre autre, je suppose que la situation est la même pour les autres compagnies.

Vous avez également parlé de surcapacité. Est-ce le cas d'Air Canada? Et si c'est un élément qui contribue à vos difficultés, que va-t-il se passer au fur et à mesure que la déréglementation va prendre effet? Envisageriez-vous alors de réduire la taille de votre flotte, ou pensez-vous au contraire que la concurrence va aller en croissant et que le volume de vos



[Text]

what your response could be in a general way, in relation to over-capacity as we look to the future.

**Mr. Jeannot:** Well, over-capacity usually arises when new carriers emerge or existing carriers increase their presence. The market does not change very rapidly; it is in fact very stagnant now. But if a new carrier emerges and adds flights, these seats would almost be surplus to the market right from the start, until the market can grow.

I think that the difficulties that carriers have to adjust to is that airplanes are a very finite size. If you are flying three frequencies a day between two points of a 100-passenger airplane, and a new airline emerges and starts to fly one or two frequencies a day, most carriers will want to retain frequencies. That is what the must-traveller requires, as well as a choice of flights throughout the day.

The additional flights brought about by the new competitors will cause excess capacity in the market. Generally, that tends to lead to a price war because you have surplus seats, and you are trying to get rid of them. That deteriorates the profit situation of both of these carriers.

That is not unusual. We have seen that on many markets. But there has been a proliferation of that situation over the last year or so. That is why I say that right now we are suffering from some, hopefully temporary, capacity as airlines in time will find ways of adjusting.

**Mr. Reid:** Mr. President, as I see it as an outsider, deregulation will result in new players in the field which, in your words, would increase capacity by these additional people.

At the same time, you list discounts in competition as one of the causes for the loss. If I were a new player in the field, I would probably want to give discounts and seek other inducements as well for carriers.

I will go back to Mr. Ouellet's question with respect to changes in fleet and sizes and costs in relation thereto. If you are having difficulty at this present time, by reason of discounts and over-capacity, is it not fair to assume that this difficulty will increase as we go down the next two or three years and enter this deregulation period?

**Mr. Jeannot:** That would be a function of how much more competition will likely be commanded as a result of a continuing deregulated environment. In our opinion, a great deal of that new competition is already here. The Canadian market is very small compared to U.S. standards and it is unlikely to stand that many more players.

[Translation]

affaires va augmenter? J'aimerais savoir ce que vous pensez, pour l'avenir, de cette question de la surcapacité.

**M. Jeannot:** Ce problème de surcapacité se pose en général lorsque de nouveaux transporteurs arrivent sur le marché, ou que ceux qui étaient déjà là accroissent leur part du marché. De son côté, le marché n'évolue pas rapidement; nous pouvons même d'ailleurs dire qu'en ce moment il stagne. Et lorsqu'un nouveau transporteur arrive sur le marché, et offre de nouveaux vols, on peut dire que les places offertes excèdent dès le départ les possibilités du marché, et il faut attendre une nouvelle croissance.

Je pense qu'une des sources de difficulté des transporteurs tient au fait que le nombre de places par avion n'est pas élastique. Supposons que vous assuriez la liaison entre deux villes trois fois par jour avec un avion de 100 places, et qu'une nouvelle compagnie aérienne vienne vous faire concurrence avec un ou deux vols par jour, votre réaction va d'abord être de vouloir conserver le nombre de vols. C'est en effet ce dont ont besoin les passagers en déplacement d'affaires, et il faut également pouvoir leur offrir un certain choix d'horaires.

L'arrivée de ce nouveau concurrent sur le marché va immédiatement entraîner une surcapacité. De façon générale, on entre alors dans une guerre des prix, pour essayer de se débarrasser des places excédentaires. Mais finalement cela nuit aux deux transporteurs en concurrence.

Ce n'est rien d'inhabituel, nous avons l'habitude de ce genre de situation, mais depuis un an environ on assiste à une multiplication de ce genre de cas. Voilà pourquoi je dis que nous souffrons en ce moment d'une surcapacité dont j'espère qu'elle ne sera que temporaire, dans la mesure où les compagnies aériennes sauront, au fil du temps, y remédier.

**M. Reid:** Monsieur le président-directeur général, moi qui vois les choses de l'extérieur, j'ai l'impression que cette déréglementation va multiplier le nombre de concurrents, et donc—d'après ce que vous me dites—de places excédentaires.

Or, d'après vous, vos pertes s'expliquent en partie par cette nécessité d'offrir des réductions sur les prix. Pourtant, si j'étais un nouveau concurrent sur le marché, je chercherais évidemment à offrir des réductions, et à trouver des façons d'attirer le client.

Je vais donc revenir à la question qu'a déjà posé M. Ouellet, et qui portait sur le rapport qu'il pouvait y avoir entre vos coûts et la taille de votre flotte. Si vous avez déjà des difficultés en ce moment, en raison de ces ventes de billets à prix réduit, parce qu'il y a surcapacité, ne peut-on pas déjà supposer que ces difficultés iront en croissant, au fur et à mesure que—dans les deux ou trois ans qui viennent—la déréglementation va entrer en vigueur.

**M. Jeannot:** Tout dépendra de la façon dont la concurrence suivra ou non le phénomène de déréglementation. À notre avis, le marché est déjà proche de la saturation. Le marché canadien est très petit, si on le compare au marché américain notamment, et il est impensable qu'il puisse accueillir beaucoup plus de conquérants.

[Texte]

• 1025

Within Canada, I guess, we have had the third scheduled carrier emerge with Wardair. Some of the regionals, formerly known as regional carriers, have quasi trans-continental operations. There are more supplemental or charter carriers in existence today. There are a lot of new local carriers, small regional carriers emerging, like the Air Atlantic and Air Novas and the like. I would not necessarily venture the guess that we have peaked, but I think we are close to saturation if not beyond that already. So there is likely to be, if anything in the future, more of an exchange, some carriers disappearing and some new carriers coming in.

**Mr. Reid:** So the forecast of the traffic in the foreseeable months will not indicate to you a change in the nature of your fleet or the make-up of the fleet, leaving you, Air Canada, the major line across country. It is the regional carriers that are going to change, the small DC-9s and so on.

**Mr. Jeannot:** Of course, there is another national carrier across this country which has been attempting to grow aggressively in a variety of ways, including acquisition of smaller carriers. And there is the third trans-continental carrier in Wardair that has emerged. Again, with the markets in Canada not being large and not growing rapidly, this has led to fragmentation and thus the need for relatively speaking smaller airplanes, more 767 type airplanes, 200-passenger type of airplane and less 747, or 400-passenger type of airplanes.

**Mr. Reid:** Some people say, Mr. Chairman and Mr. President, that Air Canada is fairly aggressively seeking out further international routes. Having said that, are these international routes proving profitable to Canada directly and to Air Canada specifically?

**Mr. Jeannot:** The more recent, over the last year addition, has been Bombay and Singapore. We are quite pleased with the progress we have made in one short year of penetrating a fairly new and different market for Canadians and for Air Canada in particular. Our success in penetrating those routes is I think evidenced by the fact that the U.K. wishes to renegotiate the bilaterals that permitted us to sell Bombay and Singapore out of London, England. In fact, I think that could affect that route in a longer term. But we have added one more flight this year. We have gone from three frequencies a week to four.

We are quite encouraged by the success that we have had, particularly in our business product, the business class. The business class is selling very well and it is a good yield product. It is selling well with the Indians and the Europeans.

There is also a growing freight market between those countries and Canada that we are anxious to participate more actively in.

[Traduction]

Au Canada même, le troisième transporteur prévu a fait son entrée avec Wardair, et par ailleurs, certains transporteurs qui étaient jusqu'ici des transporteurs régionaux ont des vols presque transcontinentaux. Il y a donc aujourd'hui de plus en plus de transporteurs qui offrent des vols nolisés, il y a par ailleurs de nouveaux transporteurs locaux, de petits transporteurs régionaux qui font leur apparition, comme Air Atlantique et Air Novas, et sans aller jusqu'à dire que nous avons atteint le sommet de la courbe, je crois que nous sommes pour le moins proche de la saturation. Ce qui va donc se passer, à l'avenir, c'est qu'il y aura un mouvement dans les deux sens, certains transporteurs faisant leur apparition sur le marché tandis que d'autres disparaîtront.

**M. Reid:** Dans la mesure où vous pouvez faire des prévisions quelques mois à l'avance, rien ne semblerait indiquer que vous deviez modifier la taille de votre flotte, et Air Canada restera donc la compagnie la plus importante au pays. Ce sont les petits transporteurs régionaux qui vont être obligés d'évoluer avec leurs petits DC-9 etc.

**M. Jeannot:** N'oublions pas qu'il y a un autre transporteur d'envergure nationale qui assure des vols d'est en ouest, et qui a suivi une politique de croissance extrêmement dynamique, en faisant notamment l'acquisition de plus petits transporteurs. Il y a aussi ce troisième transporteur transcontinental, Wardair. Et, je le répète, le marché canadien n'est pas très important, il ne croît pas rapidement non plus, si bien qu'il y a eu un morcellement de ce marché, ce qui nous a amené à mettre en service plus d'avions de taille réduite, du type 767 à 200 places et moins de Boeing 747 à 400 places.

**M. Reid:** D'après certains, monsieur le président, et monsieur le président-directeur général, Air Canada cherche, de façon assez agressive, à percer sur les lignes internationales. Est-ce que ces lignes internationales sont effectivement rentables, pour le Canada, et plus particulièrement Air Canada?

**M. Jeannot:** La percée la plus récente, depuis un an, est celle des vols à destination de Bombay et Singapour. Nous sommes assez satisfaits des progrès enregistrés pendant cette courte année, étant donné qu'il s'agit d'un marché tout à fait nouveau et différent de ce à quoi les Canadiens, et notamment Air Canada, étaient jusqu'ici habitués. Les succès remportés sur ces lignes, sont attestés par le fait que le Royaume-Uni demande à renégocier la convention bilatérale qui nous autorisait à vendre à Londres, en Angleterre, des billets pour Bombay et Singapour. Cela pourra, à long terme, avoir certaines répercussions sur ces destinations, mais disons que nous avons tout de même ajouté un vol cette année, puisque nous sommes passés de trois vols par semaine à quatre.

Nous sommes très encouragés par les succès remportés, et notamment sur les vols classe d'affaires. Cette classe d'affaires se vend très bien et elle est d'un très bon rapport. Elle se vend très bien auprès des Indiens et des Européens.

Le marché du transport de marchandises entre ces pays et le Canada est également en pleine expansion, et nous aimerions, là aussi, augmenter notre part.



[Text]

**Mr. Reid:** I wonder if we could direct our attention then to the charter service on the basis of profitability. Does Air Canada intend to increase its activity in charter flights, particularly to the Caribbean and the tourist area?

**Mr. Jeannot:** There will be some charter flights next winter in proportion to the last winter. It will be slightly less actually rather than an increase. The reason for that is that some of those programs have not been as profitable as we had hoped them to be. The sun market shifts fairly quickly sometimes. One year it is Hawaii that is in; the next year it is Mexico that is in. And of course when there has been a natural disaster in Mexico, anybody who had programs that year suffered.

• 1030

People going to the sun are not as fateful, I suppose, in terms of the destination; they look for the good prices. So we are redirecting some of our charter operations in addition to the fairly traditional steady diet of Florida, because Florida is probably the most steady of the sun markets. The others tend to fluctuate a little bit more. Also, price in the islands—depending on whether or not they are increasing fairly rapidly, as they are right now in some of the Antilles—may tend to discourage the flow of clients. So right now we will have some aggressive programs to Florida as usual; we will have some to Mexico, and there is a growing sun destination now in South America, particularly Venezuela, which is an interesting program that has been growing.

**Mr. Reid:** If I am down to my last question, I would like to talk to you about a consumer satisfaction item. I have a letter from a traveller to Germany, and the destination is not set out in that letter but it is an Air Canada flight. The flight over was considered a fine and pleasant one. In each instance, this passenger was told that he and his wife could not pre-book a seat on the plane. They are non-smokers. Leaving the destination in Germany, they could not get accommodation in the non-smoking section because apparently they were all booked in Paris, which was a drop-off and pick-up point along the route.

Sir, if they were told they could not have a pre-seat allocation in a no-smoking section, how could all the no-smoking seats be picked up in Paris, so that those leaving at the outset in Germany could not find a spot in a no-smoking section?

**The Chairman:** Did you write to them on that, Mr. Reid?

**Mr. Reid:** I am holding the letter here for this response.

**The Chairman:** Okay, let him answer the question, and perhaps you can continue this correspondence afterwards. It is something so specific, although the generality of smoking is very large.

**Mr. Reid:** It is so.

[Translation]

**M. Reid:** Pourrions-nous maintenant passer à la question des vols nolisés, et savoir dans quelle mesure ils sont rentables. Est-ce que Air Canada a l'intention d'augmenter ses vols nolisés, à destination des Antilles notamment, et des régions touristiques?

**M. Jeannot:** Nous offrirons, l'hiver prochain, à peu près autant de vols nolisés que l'hiver dernier. Ce sera peut-être en légère régression, plutôt qu'en augmentation, la raison en étant que certains de ces vols n'ont pas été aussi rentables que nous l'avions espéré. Le marché du soleil évolue très rapidement, parfois, une année ce sera Hawaii, l'année suivante Mexico etc. Après cette catastrophe naturelle qui a frappé le Mexique, les compagnies aériennes qui avaient prévu des programmes à destination de ce pays, en ont évidemment souffert.

Les personnes qui cherchent le soleil ne tiennent pas de façon particulière à une destination, ce sont surtout les prix qui les intéressent. Nous sommes donc en train de revoir certaines des destinations de nos vols nolisés, en plus, évidemment, de la traditionnelle Floride, qui est un des marchés les plus stables dans ce domaine. Les autres sont plus mouvants. Intervient également la question des prix pratiqués dans les îles—il arrive qu'ils croissent très rapidement, comme par exemple en ce moment aux Antilles—et cela a évidemment un effet dissuasif. Nous avons donc, pour le moment, prévu un certain nombre de programmes très pointus sur la Floride, comme d'habitude, à quoi viendront s'ajouter des vols vers le Mexique, et de plus en plus vers l'Amérique du Sud je pense notamment à notre programme à destination du Venezuela, programme intéressant qui a attiré de plus en plus de clients.

**M. Reid:** Si j'en arrive maintenant à ma dernière question, j'aimerais vous parler d'un cas concret faisant intervenir votre politique auprès des consommateurs. J'ai ici une lettre d'une personne qui s'est rendue en Allemagne, sans préciser quelle ville, mais il s'agit d'un vol Air Canada. Il semble que le vol se soit bien déroulé, et ait été agréable. Cependant, à l'allée comme au retour, ce passager et sa femme se sont vu refuser la possibilité de réserver, à l'avance, des places de non-fumeurs. Pourtant, au moment de quitter l'Allemagne, ils n'ont pu obtenir de places non-fumeur dans l'avion, car—semble-t-il—celles-ci avaient toutes été déjà réservées à Paris, où l'avion fait normalement escale.

Comment a-t-on pu donc d'un côté refuser de leur réserver des places non-fumeur, alors que d'un autre côté on leur a dit, au moment où ils ont quitté l'Allemagne, que toutes ces places avaient déjà été réservées de Paris?

**Le président:** Leur avez-vous écrit, monsieur Reid?

**M. Reid:** Non, j'ai ici la lettre pour pouvoir leur donner une réponse.

**Le président:** Très bien, permettez donc au témoin de répondre, et vous pourrez peut-être ensuite poursuivre cette correspondance. Il s'agit tout de même d'un cas un peu particulier; bien que, effectivement, ces questions de places non-fumeur se posent assez fréquemment.

**M. Reid:** En effet.

[Texte]

**The Chairman:** But this is the type of thing that should be taken up directly, and if you do not get a satisfactory answer, then really come at them when they come before the committee. But I guess you intend to do it in the reverse order.

The questioning here this morning has not gone into their statement or their financial page, and it has been most desultory, to say the least. I just cannot believe it. I guess it is the summer.

**Mr. Reid:** Mr. Chairman, Air Canada has put on no-smoking flights, and I still have the question of wine when we get around to the second round.

**The Chairman:** Okay, it is your meeting. But my God, you have not asked any of the questions I thought you were going to ask so far, any of you.

**Mr. Jeannot:** We will be glad to look into it, Mr. Reid. I was going to ask Mr. Linder, who is responsible for sales and operations in Europe, among other things, if he has any comment to add to that particular point.

**Mr. R.W. Linder (Group Vice-President, Sales and Operations, Air Canada):** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Reid, obviously what you have described should not have happened. We do not have advanced seat selection for all classes on the airplane, so it is likely that the passengers you talk about could not have booked a particular seat in advance, depending on the class in which they were travelling. But it certainly should not have happened that they could not be boarded in a non-smoking section because of down-line reservation of those particular seats out of Paris.

If you could let us have the details and name of the passenger in question, we will be glad to look into it and provide him with a full explanation and, if necessary, an apology, obviously.

**Mr. Reid:** Thank you, sir.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Reid.

**Mr. Reid:** I would like a second round.

**The Chairman:** A second round, Mr. Reid. Before calling on Mr. Taylor, who has been waiting patiently, I want to amplify something in Mr. Reid's questioning.

In terms of the words you used about fragmentation of the market, Mr. Jeannot, so we can put it in perspective for the committee—and certainly myself, to refresh my memory—the size of Air Canada five years ago and even now in terms of the domestic market... I agree the Canadian market is smaller than the American market, but in terms of Canada, there is no carrier in the United States that is even close to Air Canada in size. I would venture to say that the top four carriers in the United States would about equal Air Canada in size.

What is your size in the domestic market, 50% to 55%? Would you give us a couple of thoughts on that? I admit full

[Traduction]

**Le président:** Mais je pense qu'il aurait fallu réagir sur le champ, et si la réponse ne vous semble pas satisfaisante, la reposer ensuite lorsque les témoins comparaitront devant le Comité. J'ai l'impression que vous voulez faire l'inverse.

Les questions qui ont été posées ce matin ne portent pas véritablement sur l'exposé, et notamment pas sur l'exposé financier, des témoins, et je trouve tout cela pour le moins très décousu. Je n'en crois pas mes oreilles. Cela doit être un effet de l'été.

**M. Reid:** Monsieur le président, Air Canada a déclaré certains de ses vols des vols non-fumeurs, et lorsque nous en serons au deuxième tour, j'aurai encore une question à poser sur le vin servi à bord.

**Le président:** Très bien, le Comité, effectivement, c'est vous. Mais, pourquoi, diable, n'avez-vous posé aucune des questions auxquelles je m'attendais?

**M. Jeannot:** Nous allons regarder cela de plus près, monsieur Reid. Je voulais d'ailleurs demander à M. Linder, qui est responsable des ventes et opérations en Europe, entre autres, de vous répondre.

**M. R.W. Linder (vice-président de groupe, ventes et opérations, Air Canada):** Merci, monsieur le président. Monsieur Reid, de toute évidence les choses n'auraient pas dû se passer ainsi. Il est vrai que toutes les classes de voyageurs n'ont pas les mêmes possibilités de réservation, et il est probable que ces personnes dont vous nous parlez voyageaient dans une classe qui n'y avait pas droit. Mais il est tout de même inadmissible qu'ils n'aient pas pu obtenir, à l'embarquement, des places non-fumeur, sous prétexte que celles-ci avaient toutes été déjà réservées à Paris.

Si vous voulez bien nous donner tous les détails de l'affaire, en même temps que le nom des voyageurs en question, nous serons heureux de voir ça de plus près, et de leur expliquer pourquoi les choses se sont passées ainsi, et si nécessaire, de leur présenter nos excuses.

**M. Reid:** Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Reid.

**M. Reid:** J'aimerais reposer une question au second tour.

**Le président:** Très bien, monsieur Reid. Avant de passer la parole à M. Taylor, qui a attendu très patiemment, j'aimerais revenir sur une des questions de M. Reid.

Vous avez parlé, monsieur Jeannot, de morcellement du marché, et nous pourrions peut-être pour le Comité faire une comparaison—et je pense que pour me rafraîchir la mémoire ce ne sera pas mauvais—entre ce qu'était la part d'Air Canada il y a cinq ans, et ce qu'elle est maintenant... Je sais que le marché canadien est plus petit que le marché américain, mais il n'y a aucun transporteur aux États-Unis qui, toutes proportions gardées, puissent être comparé à Air Canada. Il faudrait sans doute ajouter les parts des quatre plus grands transporteurs américains pour obtenir quelque chose qui soit l'équivalent de la part d'Air Canada.

Quelle est votre part du marché intérieur, 50 à 55 p. 100? Pourriez-vous nous citer quelques chiffres? Je sais que votre



[Text]

well there are problems all over the world, but you still have the dominant position. I just got the impression from some of your answers to Mr. Reid that you were not being picked on, but that your problems were perhaps more because you were bigger.

• 1035

**Mr. Jeannot:** Well, I think, Mr. Chairman, quite rightly we were the only show in town at one time and everybody else has grown at the expense of Air Canada; we do not decry the fact. But the point is that in a market where there is very little growth, as you bring on the new players, they are fragmenting your share. They are going after markets you were serving before more totally, and today we are still more than 50% of the Canadian traffic.

That is larger in Canada than any U.S. carrier in the States, but the U.S. carriers are very large. There are five U.S. carriers today which are between three and four times the size of Air Canada. So when we talk about competition against them across the border, we have to respect their size.

**The Chairman:** But of those five carriers in the States, would the five of them totally have 50% of the market in the States?

**Mr. Jeannot:** The largest carrier in the States is around 17% or 18% of the market, and it is United Airlines, followed very closely by American Airlines. They are all between 18% and 12%, I think, of the market, so I suppose with four of them you would be close to Air Canada. The States is a gigantic market compared to us, really.

**The Chairman:** Well, I hope other members, perhaps on that . . . on the second round, and we have not finished the first round . . . On page four of your statement, when you said about increased costs, in particular relating to airport charges, fuel, security, and safety related activities . . . I hope other members will ask some precise questions on that, as to where your costs have increased because of this horrendous deficit in the first quarter. And how does that deficit, in terms of your competitors in Canada, relate to the Canadian Pacific deficit? As Mr. Reid or someone pointed out, your first quarter is usually your worst in this country. How does that compare to the CP deficit in terms of the first quarter?

**Mr. Reid:** How do you know they have a deficit?

**The Chairman:** Well, I think that it is already in the paper. Both were in the paper in large, bold type.

**Mr. Jeannot:** Given our relative size, I would say it is of the same order and a similar magnitude.

**The Chairman:** I see. I would like to know how you buy so many L-1011s, and then you have to get rid of them, when you predict that in 1990 your domestic market is only 2% to 3%

[Translation]

secteur, dans le monde entier, se heurte à des difficultés, mais vous n'en conservez pas moins une position prédominante. D'après ce que vous avez dit à M. Reid, j'ai eu l'impression qu'on ne vous visait pas particulièrement, mais que si vous aviez des problèmes, c'était parce que vous étiez la plus grosse compagnie.

**M. Jeannot:** Monsieur le président, effectivement, il fut un temps où nous étions les seuls et tous les autres ont pris de l'expansion aux dépens d'Air Canada, nous ne nions pas cela. Mais le fait est que dans un marché où il y a une faible croissance, au fur et à mesure que de nouveaux joueurs entrent en lice, ils grignotent votre marché. Les marchés qu'ils visent sont ceux dont vous aviez jadis l'exclusivité, mais aujourd'hui nous représentons toujours plus de 50 p. 100 du trafic canadien.

Nous avons donc une proportion plus importante que n'importe quel transporteur américain, mais ceux-ci sont de très grosses compagnies. Ils sont actuellement cinq aux États-Unis et, chacun d'entre eux a trois ou quatre fois la taille d'Air Canada. Par conséquent, quand nous parlons de la concurrence de l'autre côté de la frontière, il faut tenir compte de leur taille.

**Le président:** Mais ces cinq transporteurs américains, est-ce qu'ensemble ils représentent 50 p. 100 du marché américain?

**M. Jeannot:** Le plus gros d'entre eux occupe 17 ou 18 p. 100 du marché, c'est *United Airlines*, suivi de près par *American Airlines*. Tous ces transporteurs occupent entre 12 et 18 p. 100 du marché, par conséquent, quatre d'entre eux seraient plus ou moins l'équivalent de la proportion occupée par Air Canada. Mais comparé à nous, le marché américain est gigantesque.

**Le président:** J'espère que d'autres députés parleront de . . . au second tour, et nous n'avons pas terminé le premier. À la page 4 de votre déclaration, lorsque vous parlez de l'augmentation des coûts, en particulier les frais d'aéroport, de carburant, la sécurité, etc., j'espère que d'autres députés poseront des questions précises à ce sujet, vous demanderont quels secteurs de vos coûts ont augmenté, parce que vous avez cet horrible déficit pour le premier trimestre. D'autre part, comment se compare le déficit de votre concurrent, Canadien Pacifique, pour la même période? Comme M. Reid ou quelqu'un d'autre l'a dit, dans ce pays le premier trimestre est en général le plus mauvais. Comment cette situation se compare-t-elle à celle de CP, quel est leur déficit pour leur premier trimestre?

**M. Reid:** Qu'est-ce qui vous dit qu'ils ont un déficit?

**Le président:** Je pense que cela est déjà inscrit dans le document, dans les deux cas, c'est souligné en caractères gras.

**M. Jeannot:** Proportionnellement à notre taille respective, je pense que leur déficit est comparable.

**Le président:** Je vois. Comment se fait-il que vous achetiez tant de L-1011 pour devoir ensuite vous en débarrasser alors que vous prévoyez qu'en 1990 votre marché national connaîtra

*[Texte]*

growth, and that is the reason you have to concentrate on the international scene. Was the L-1011 bought to take the place of the 747, which was to be international? Who makes the decisions on getting these craft, and then you have to get rid of them? And how much of that is your loss in terms of the debt charges you need to cover the purchase?

These are the things on which I think committee members are going to have to get together and get some people and really ask some questions that must be asked of your audit committee of your corporation, as to how this can happen. You appeared last year and things looked pretty good. This year they are pretty bad.

Yet we have met and we respect Air Canada and you have a competent management, we think, but surely some of these questions must be in internal memos within the corporation. And what are you going to do about that debt structure in terms of your third point in your letter, when you say you are going to go through cost reductions, even though in your first point you said you want Canadians to still have Air Canada as the first choice of our domestic market? Are you going to have cost reductions in a blueprint that is going to remove you from some places where Canadians can use you?

But anyway, let us just keep going on this. I will come back to it if other members do not cover some of these.

Mr. Taylor.

**Mr. Taylor:** Thank you very much, Mr. Chairman. I just want to make one quick comment, arising out of what Mr. Reid said, before we get into the questions.

I am hoping you will not be running non-smoking flights across the nation, say, from Ottawa to Calgary or Ottawa to Vancouver. I have no objections to them on the short routes—and I am not a smoker—but I think you will make a very, very bad mistake if you say that people have to not smoke on a three- or four- or five-hour flight across the country. I will not go further into that, but it is something that should be thought out very carefully.

You mentioned, I think to Mr. Benjamin or Mr. Ouellet, that you were selling your L-1011s. Is this a wholesale policy of getting rid of L-1011s, and if so, why? I like the plane, personally.

• 1040

**Mr. Jeannot:** Perhaps just to come back for one second to the smoking/non-smoking question you raised, we introduced a number of non-smoking flights on the Montreal-Toronto and Ottawa-Toronto sectors because of the extensive demand that existed and the many, many requests we had from customers, particularly on short-haul flights. We have taken care to ensure that a number of flights also are still there to accommodate the smokers. As you know, the ratio of smoking to non-smoking flights is roughly 44:56.

*[Traduction]*

une croissance de 2 ou 3 p. 100 seulement; apparemment, c'est pour cette raison que vous devez centrer vos efforts sur le marché international. Est-ce que le L-1011 a été acheté pour remplacer le 747 qui devait assurer les trajets internationaux? Qui prend la décision d'acheter ces appareils que vous êtes ensuite forcés de revendre. Tous ces achats vous endettent, dans quelle mesure est-ce que cela contribue à vos pertes?

Je suis certain que les membres du Comité vont devoir discuter de cet aspect, convoquer des gens et leur poser des questions qui en réalité s'adressent à votre comité de vérification: comment ce genre de chose est-il possible? L'année dernière, vous avez comparu, et la situation était assez satisfaisante. Cette année, elle est assez désastreuse.

Et pourtant, nous avons discuté avec vous, nous avons un certain respect pour Air Canada, votre administration est compétente, mais vous devez certainement justifier ce genre de chose à l'intérieur de la société. Qu'est-ce que vous allez faire au sujet du troisième point de votre lettre, qui porte sur la structure de la dette, puisqu'en même temps vous nous dites que vous réduisez vos coûts. Malgré cela, dans le premier point de votre lettre, vous dites que vous souhaitez que les Canadiens continuent à choisir Air Canada d'abord pour les vols intérieurs. Est-ce que vous allez préparer un plan de réduction des coûts et, dans ce cadre, supprimer certaines liaisons utilisées par les Canadiens?

Quoi qu'il en soit, continuons dans cette veine. Je reviendrai sur cette question si mes collègues n'en parlent pas.

Monsieur Taylor.

**M. Taylor:** Merci beaucoup, monsieur le président. Une observation très rapidement au sujet de ce que M. Reid a dit.

J'espère que vous n'avez pas l'intention d'organiser des vols pour non-fumeurs d'un bout à l'autre du pays, par exemple d'Ottawa à Calgary ou d'Ottawa à Vancouver. Je n'ai pas d'objections sur les petits trajets, et je ne fume pas moi-même, mais je pense que vous faites une erreur grave si vous pensez que les gens acceptent de ne pas fumer pendant des vols de trois, quatre ou cinq heures. Je ne m'entends pas sur le sujet, mais je pense que vous devez y réfléchir sérieusement.

Vous avez dit à M. Benjamin ou à M. Ouellet que vous vendiez vos L-1011. Est-ce que vous avez pour politique de tous les vendre en bloc, et si oui, pourquoi? Personnellement, j'aime bien cet appareil.

**M. Jeannot:** Permettez-moi de revenir un instant sur la question fumeurs/non-fumeurs; si nous avons institué des vols non fumeurs entre Montréal et Toronto et Ottawa et Toronto, c'est à cause de la demande très forte et d'un grand nombre de requêtes que nous avons eu de nos clients, en particulier pour les vols de courte durée. Mais nous avons tout de même conservé un certain nombre de vols qui sont à la disposition des fumeurs. Comme vous le savez, nous avons environ 44 vols pour fumeurs contre 56 pour non-fumeurs.



## [Text]

So there is a choice. Again, this is an area where there is enough frequency to provide that choice. We consider that as an experiment to see how the market responds to this, and we will be assessing the results of that within the next month or two. We have no plans at this point in time to expand that particular experiment. We will see, really, what the people tell us.

I would agree with you, Mr. Taylor, that the conditions on longer-haul flights are very different from on short-haul, and we would be very cautious in this area.

When I indicated that at this particular point in time we have a couple of L-1011s that we are thinking of selling or disposing of, what has to be remembered is that the situation from a year ago is substantially different in the sense that the costs have increased, the market has not grown and competition has increased. The second point is that we now have all our 767 fleet fully in operation. We have 14 of those airplanes, 12 that we have bought additionally from the manufacturer and 2 that we leased that were originally flying and had been bought originally by Pacific Western Airlines. As the market did not grow in this country and greater competition emerged, Pacific Western Airlines felt that the airplane was too large for them. So they took action to dispose of these two 767s and we were able to acquire them through an operating lease, if you will, and these two airplanes are additional today to the fleet.

The 767 is better suited to the size of markets we are exploiting in Canada today, and they are a more economical airplane than the 1011. It is also an airplane that is 10 years younger. The 1011 decision was made back in the early 1970s, and at that time there were fewer participants in the Canadian markets and we were able to fly bigger airplanes. As more participants existed in the Canadian market, and the market does not grow, we have to gravitate to smaller and hopefully more efficient airplanes, and that is the only thing that is going on right now. It is because we are planning well that we need to modify our fleet profile to suit today's conditions.

**Mr. Taylor:** I certainly agree that if it is an economic decision, if you are running with too many empty seats in 1011s, certainly the idea is to get rid of them and get a plane you can fill. The 767s are beautiful planes. I like them very much. I like the 727s. The only plane you operate that I do not like, I do not feel comfortable in, is the DC-9, and maybe that is for personal reasons. Do you have many DC-9s, or are you going to expand that fleet?

**Mr. Jeannot:** We have 35 DC-9s and they have been around for quite a few years. They are a very popular airplane in some parts of the world. Certainly when you think of the MD-80 series that McDonnell Douglas came out with, which is really a modern version of the DC-9 with the same size of fuselage, it is the airplane that American Airlines has bought in great quantities and Delta Air Lines has just bought in great quantities. So that size of fuselage, which some people do not like because of the three and two and it looks a little

## [Translation]

Ils ont donc le choix. Encore une fois, dans ce secteur il y a suffisamment de vols pour donner le choix aux gens. Nous considérons que c'est une expérience, nous voulons voir quelle est la réaction de notre clientèle et nous évaluerons les résultats d'ici un mois ou deux. Pour l'instant, nous n'avons pas l'intention d'étendre cette expérience. En fait, nous verrons ce que les gens nous disent.

Je suis d'accord avec vous, monsieur Taylor, sur les longs courriers, la situation est très différente et nous n'agirions pas sans la plus grande prudence.

Quand j'ai dit que nous avions l'intention de vendre un ou deux L-1011, il faut se souvenir que la situation a beaucoup changé par rapport à l'année dernière; les coûts ont augmenté, le marché ne s'est pas étendu et la concurrence a augmenté. D'autre part, tous nos 767 sont actuellement en service. Nous avons 14 de ces appareils plus 12 supplémentaires et deux qui avaient été achetés par *Pacific Western Airlines* et que nous louons. Comme le marché ne s'est pas accru, étant donné que la concurrence a augmenté, *Pacific Western* a jugé que cet appareil était trop gros pour ses besoins. Par conséquent, ils ont décidé de vendre ces deux 767 et nous avons pu les acquérir, plus ou moins d'après une formule de location-vente; ces deux appareils font donc partie de notre flotte.

Le 767 est mieux adapté au marché canadien actuel, c'est un appareil plus économique que le 1011. C'est également un appareil qui a 10 ans de moins. La décision sur les 1011 avait été prise au début des années 1970, et à l'époque, il y avait moins d'exploitants sur le marché canadien et nous pouvions utiliser des appareils plus gros. Au fur et à mesure que de nouveaux joueurs sont entrés sur le marché canadien, puisque le marché ne prend pas d'expansion, nous avons dû passer à des appareils plus petits, et en principe plus efficaces, et c'est précisément ce que nous faisons actuellement. C'est parce que nous planifions bien nos opérations que nous devons modifier notre flotte pour l'adapter aux conditions actuelles.

**M. Taylor:** Je suis d'accord, s'il s'agit d'une décision économique, si vos 1011 ont trop de sièges libres, effectivement, il vaut mieux les remplacer par des appareils que vous pouvez remplir. Les 767 sont des appareils magnifiques, je les aime beaucoup. J'aime aussi les 727. Le seul appareil que vous utilisiez et que je n'aime pas, qui ne m'inspire pas confiance, c'est le DC-9, mais c'est peut-être pour des raisons personnelles. Est-ce que vous avez beaucoup de DC-9, est-ce que vous continuez à en acquérir?

**M. Jeannot:** Nous avons 35 DC-9 qui ont maintenant quelques années. Dans certaines régions du monde, ce sont des appareils très populaires. En tout cas, quand on pense aux séries MD-80 de *McDonnell Douglas*, une version moderne du DC-9 avec un fuselage de la même taille, c'est un appareil qu'*American Airlines* a acheté à de multiples exemplaires de même que *Delta Air Lines*, plus récemment. C'est donc la même taille de fuselage, et certains ne l'aiment pas parce qu'il y a trois sièges et deux sièges de front et la cabine paraît plus

[Texte]

narrower... On the other hand, some other people find it quite a popular airplane.

**Mr. Taylor:** Yes.

What is the life of, say, a 767? Is it 10 years, 15 years?

• 1045

**Mr. Jeannot:** Actually, with quality of maintenance it can go on virtually forever, but it becomes obsolete, I suppose, at one time because a new type of airplane emerges that is more cost-efficient. But you still have today DC-3s flying that were built over 50 years ago. As long as you maintain an airplane properly it can last for a long time, but after a while, I suppose, it gets more difficult to get the proper parts for it, or it gets very expensive, and newer airplanes are more efficient to operate.

**Mr. Taylor:** What would the price of a 767 be new compared to a L-1011? Considerably less?

**Mr. Jeannot:** The prices of airplanes, of course, vary in the year they are manufactured. Generally speaking, the L-1011s we bought were bought 12 years ago, if we are thinking of the DASH-1s, and if my memory serves me right, the price was around \$18 million in those days. The 767s were bought back in 1983 and 1982. At that time the price was \$45 million, \$46 million. Today they would be more expensive.

**Mr. Taylor:** In connection with the Singapore market, has this started to pay its way, or are you still marketing it and trying to increase the volume?

**Mr. Jeannot:** The Singapore market is part of a route that combines several markets together, on the passenger side as well as the cargo side, and together these markets are now producing a return. But essentially because of the rights we have in Britain, and between Britain and India and between India and Singapore, we are able to carry traffic between Canada and England on that Canada and India, Canada and Singapore... , but also between England and India and between England and Singapore, and between Singapore and India. It is the combination of all those rights that enables us to achieve a good load factor, which has been in fact 70%-plus, and still growing.

**Mr. Taylor:** That is very interesting. That brings me to the next question I want to deal with. What training do you give your stewards and stewardesses and officers in regard to handling terrorism? I mention this because at one time I was getting on the plane in Calgary, actually a 1011, and there were a couple of, to me, pretty rough looking characters. As I looked at them, they were a type I thought could be a terrorist. I kept my eyes on them right through the whole flight, I will tell you that. But the staff did not seem to worry about them, and I guess maybe they were right and I was wrong. But had they started something—and if this is going to deal with security do not answer it—is there some plan the staff and the pilots have to cope with this type of fellow?

[Traduction]

étroite. D'autre part, dans certains cas c'est un appareil très populaire.

**M. Taylor:** Oui.

Quelle est l'espérance de vie d'un 767? Dix ans, quinze ans?

**M. Jeannot:** Bien entretenu, il peut pratiquement durer éternellement, mais bien sûr, vient un moment où il est supplanté par un autre appareil plus moderne, plus rentable. Mais vous avez des DC-3 construits il y a plus de 50 ans qui volent toujours. Un appareil bien entretenu peut durer extrêmement longtemps, mais bien sûr, après un certain temps il devient difficile ou très coûteux de trouver des pièces, et les appareils plus récents sont plus rentables.

**M. Taylor:** Est-ce qu'un 767 neuf coûte beaucoup moins cher qu'un L-1011?

**M. Jeannot:** Les prix des appareils varient selon les années de fabrication. La plupart de nos L-1011 ont été achetés il y a 12 ans, et je pense au Dash-1 et, si je me souviens bien, à l'époque il coûtait environ 18 millions de dollars. Nos 767 ont été achetés en 1983 et 1982. À l'époque, ils coûtaient 45, 46 millions de dollars. Aujourd'hui, ce serait plus cher.

**M. Taylor:** J'aimerais savoir si la ligne de Singapour a commencé à rentrer dans ses frais ou bien si vous en êtes toujours à la phase de développement, si vous cherchez toujours à augmenter le volume.

**M. Jeannot:** La ligne de Singapour fait partie d'un itinéraire qui regroupe plusieurs marchés, passagers et fret, et si l'on additionne tous ces marchés, il commence à marquer un profit. Mais surtout à cause des droits que nous avons en Grande-Bretagne et entre la Grande-Bretagne et l'Inde et l'Inde et Singapour, nous pouvons assurer des liaisons entre le Canada et l'Angleterre et le Canada et l'Inde, le Canada et Singapour... Mais également entre l'Angleterre et l'Inde, l'Angleterre et Singapour et Singapour et l'Inde. Ce sont tous ces droits conjugués qui nous donnent un bon facteur de chargement, 70 p. 100 et plus, un secteur qui continue à augmenter.

**M. Taylor:** C'est très intéressant. Et cela m'amène à la question suivante; que faites-vous pour préparer vos agents de bord et vos officiers à faire face au terrorisme? Si j'en parle, c'est qu'une fois je suis monté à bord d'un avion à Calgary, c'était d'ailleurs un 1011, et parmi les passagers il y en avait deux qui avaient une mine pas tellement rassurante, du moins c'est ce qui m'a semblé. Je les ai regardé et je me suis dit qu'ils pourraient être des terroristes. Pendant tout le vol, je vous assure que je ne les ai pas quitté des yeux. Par contre, cela n'avait pas l'air d'inquiéter le personnel et d'ailleurs, ils avaient probablement raison. Mais s'ils avaient commencé quelque chose, est-ce que le personnel et les pilotes ont un plan d'action pour faire face à ce genre de situation? Si c'est quelque chose de secret, ne répondez pas à ma question.



[Text]

**Mr. Jeannot:** Perhaps I can ask Mr. Linder, who has all those people reporting to him, to elaborate on what precautions we take and what training goes on.

**Mr. Linder:** Through the Chair, Mr. Taylor, all our employees receive regular recurrent training in their discipline, and this applies to our mechanics and ground staff as well as our flying people. Depending on the classification, that recurrent training would occur at least once a year, and in some categories more frequently than that.

About a year ago, following the Air India incident, and of course the escalation and growing concern for terrorism specifically, we introduced into the recurrent training programs for all categories of employees in the air, as well as our ground staff at airports, a substantial proportion of material dedicated to handling those kinds of situations.

• 1050

There is a substantial proportion of material dedicated to handling those kinds of situations and terrorist acts: how to recognize them and how to deal with them. That has been an ongoing part of the recurrent training program for our flight attendants, for our pilots, and for our ground staff.

**Mr. Taylor:** The captain has the final say whether the plane takes off; is that right?

**Mr. Linder:** That is correct, Mr. Taylor.

**Mr. Taylor:** I was wondering if they are permitted to take hand-guns on. But I will not ask you to answer that.

One other question I would like to deal with is how you arrive at your fares. I notice the fares between Calgary and Ottawa for Air Canada and CP Air are exactly the same. Are these fares arrived at jointly, or is it just coincidental? How do you arrive at your fares?

**Mr. Jeannot:** The fares, Mr. Taylor, are a combination, I suppose, of... they must reflect cost-recovery, finally, but they also are very much market driven; and more and more today than ever. Regardless of who would set a fare to start with... it is a little like the gasoline prices, I suppose. The next guy watches what the price is and will match; because in our business if you offer services that are fairly comparable, it is difficult to stand a price differential very long. It would attract everybody else. So there are price actions that are taken by each carrier, and the other person usually tends to match.

The regular prices in this country, the full economy fares, still have pretty well a relationship to mileage in general. But when it comes to promotional fares, they are very much dependent on the kind of market activity that takes place on that route at that particular time.

**Mr. Taylor:** Just a couple of commendations. I would like to commend you on the way you operate your En Route. I think that is an excellent service. I have never had one complaint. I

[Translation]

**M. Jeannot:** Je vais demander à M. Linder qui est responsable de tous ces gens-là de vous parler des précautions que nous prenons et de la préparation que nous donnons au personnel.

**M. Linder:** Monsieur Taylor, monsieur le président, tous nos employés sont en formation permanente, et cela s'applique à nos mécaniciens autant qu'au personnel au sol et au personnel de bord. Selon leur classification, cette formation permanente revient au moins un fois par année, et dans certains cas, plus souvent.

Il y a un an environ, à la suite de l'incident d'Air India, et bien sûr à cause des inquiétudes de terrorisme qui allait en augmentant, nous avons instauré un programme de formation permanente destiné à toutes les catégories d'employés de bord, et également à notre personnel au sol dans les aéroports; ces cours servent surtout à préparer le personnel à faire face à ces situations.

Ces cours portent en large partie sur la façon de faire face à ces situations et à ces actes terroristes: comment les reconnaître, comment réagir. C'est un élément de la formation personnelle que nous donnons au personnel de bord, au pilote et au personnel au sol.

**M. Taylor:** C'est le capitaine de l'appareil qui décide de décoller?

**M. Linder:** C'est exact, M. Taylor.

**M. Taylor:** Je me demande s'ils sont autorisés à porter des revolvers. Mais je ne vous demanderez pas de répondre.

J'ai une autre question à vous poser, j'aimerais savoir comment vous fixez vos tarifs. J'ai constaté que les tarifs entre Calgary et Ottawa étaient exactement les mêmes pour Air Canada et pour le CP. Est-ce que vous vous mettez d'accord ou bien s'agit-il d'une coïncidence? Comment fixez-vous vos tarifs?

**M. Jeannot:** Monsieur Taylor, les tarifs dépendent de plusieurs choses, ou du moins ils doivent tenir compte du recouvrement des coûts, mais également ils sont fonction du marché, et cela, de plus en plus. Peu importe qui commence par fixer un tarif... C'est un peu comme le prix de l'essence. Quand une personne a fixé un tarif, les autres suivent le mouvement. Dans notre partie, les services sont très comparables, il est donc difficile de maintenir une différence de prix pendant très longtemps. On attirerait toute la clientèle. Par conséquent, chaque transporteur prend des initiatives qui en général sont suivies par les autres.

Les prix réguliers dans ce pays, les pleins tarifs économiques, sont toujours liés au millage d'une façon générale. Mais lorsque nous faisons des promotions, cela dépend beaucoup du marché sur une liaison donnée et à un moment donné.

**M. Taylor:** J'ai des félicitations à vous faire pour deux choses. D'une part, j'aimerais vous féliciter pour la façon dont vous administrez votre service En Route. À mon avis, c'est un service excellent, je n'ai jamais eu la moindre plainte à

## [Texte]

use it extensively. I think it is an excellent service, and I would like to commend you on it.

I would also like to thank Mr. Jeannot for that book on *Fifty Years of Air Canada*. It is going to be very, very useful in the years to come.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I have one supplementary to what Mr. Taylor raised.

On the matter of fare setting, I know Air Canada and all airlines are excellent at providing emergency reservation, even if it means the bumping of someone, in the event of a death in the family or some such thing as that if someone has to go across the country, pretty nearly, to get there. Would it be possible, in those kinds of situations, where a person would be from an income group . . . that when they did fly they would take a special excursion fare or a seat sale—the cheapest seats available, which need to be booked two or three weeks or a month ahead of time? Would it not be possible, in the event of something like that, to waive the advance booking and advance payment? When something like that happens, which I have found from my own experience, you head for the airport and the first plane you can get on.

Would it be possible to make that kind of fare available to people who cannot afford to take what is just available and it has to be first class because that is all that is available and they cannot afford it? Would it be possible to make an exception in your rules on your seat sales or excursion fares for instances such as that—someone is on their deathbed or there has been a death in the family?

**Mr. Jeannot:** It is a very difficult subject, Mr. Benjamin, to deal with. I know the industry has been looking at it for some time. There is certainly a desire to see what we could do to help out people in these very difficult moments.

One of the major difficulties the industry has been wrestling with is how to make sure that is properly used and not abused. That is one of the problems we just have not been able to resolve satisfactorily. I know that the Air Transport Association of Canada has been looking at it as one of the things that we would like to see improved, and essentially the question is, how do we do that in an adequate manner?

• 1055

**Mr. Taylor:** Could I make one quick comment?

**The Chairman:** Yes.

**Mr. Taylor:** When I was teaching school I had a boy who did not care about school very much and his grandmother was dying all the time. I kept tabs on him for one month and he had five grandmothers die. So I called him in and I said, how come you have so many grandmothers? And he said, I have a bad memory.

**The Chairman:** The computer perhaps would be more reliable.

Mr. Angus.

**Mr. Angus:** Thank you, Mr. Chairman.

## [Traduction]

formuler, et j'en profite beaucoup. C'est un excellent service et je vous en félicite.

J'aimerais également remercier M. Jeannot pour ce livre «Cinquante années d'Air Canada» cela va nous être très utile pendant les années à venir.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'ai une question supplémentaire à poser à ce sujet.

À propos de l'établissement des tarifs, je sais qu'Air Canada et toutes les compagnies offrent un excellent service de réservations d'urgence, même s'ils doivent éjecter quelqu'un, par exemple en cas de décès dans la famille, ou quelque chose du genre. Dans ces circonstances, lorsque le passager a un revenu très modeste, est-ce qu'il ne serait pas possible de lui accorder un tarif excursion ou le tarif d'une vente de sièges, bref, le tarif le moins cher possible, celui qu'il faut réserver deux ou trois semaines ou un mois d'avance? Dans ce genre de circonstances, est-ce qu'on ne pourrait pas renoncer au préavis que doit donner le passager ou au paiement anticipé? Je sais d'expérience que dans une circonstance comme celle-là, vous vous précipitez à l'aéroport et vous sautez à bord du premier appareil.

Ne serait-il pas possible d'offrir ce genre de tarif aux gens qui n'ont tout simplement pas les moyens de se payer le tarif normal, et souvent c'est la première classe parce qu'il n'y a pas d'autres places disponibles? Vous pourriez faire une exception à vos règles et accorder le tarif excursion ou le tarif vente de sièges à quelqu'un qui est sur son lit de mort ou lorsqu'il y a un décès dans la famille.

**M. Jeannot:** M. Benjamin, c'est loin d'être facile. Je sais que nous envisageons cette possibilité depuis un certain temps. Certainement, nous voulons faire tout notre possible pour aider les gens qui traversent des situations de ce genre.

Un des grands problèmes, c'est de s'assurer qu'il n'y a pas d'abus. Or, c'est un problème que jusqu'à présent nous n'avons pas réussi à résoudre de façon satisfaisante. Je sais que l'association des transporteurs aériens du Canada aimerait bien apporter des améliorations dans ce domaine, mais le problème s'est de trouver une procédure acceptable.

**M. Taylor:** Vous me permettez une observation?

**Le président:** Oui.

**M. Taylor:** Lorsque j'enseignais, j'avais un jeune garçon qui n'aimait pas tellement l'école et sa grand-mère mourait très souvent. Je l'ai pris en note pendant un mois, et sa grand-mère est morte cinq fois. Je l'ai donc appelé, et je lui ai dit: comment se fait-il que tu aies tellement de grand-mère? Il m'a répondu: j'ai une mauvaise mémoire.

**Le président:** L'ordinateur serait peut-être plus sûr.

Monsieur Angus.

**M. Angus:** Merci, monsieur le président.



[Text]

Let me come back to Mr. Taylor's first question. You have had the experimental program in terms of nonsmoking on the Ottawa-Montreal-Toronto route for about two months now. At the same time you supposedly had a boycott by—I guess it was the tobacco firms who were upset because you would prevent them from having their human rights, so to speak. What has been the impact? Have you gained traffic? Have you lost traffic? Is it about the same? Or, are you finding that the nonsmoking flights are overbooked, in the sense that more people want to get on them than there are seats available?

**Mr. Jeannot:** The experiment so far indicates that we have seen a slight increase on our nonsmoking flights. We are doing a little bit better actually on the triangle than we did before. These flights are doing well, but I think smokers probably have less concern. Very few, I think, have changed their habit. Those who are nonsmokers are not changing their habits in droves either. So the shift has been slight, but it has been positive.

**Mr. Angus:** Has the shift been from other Air Canada services within that triangle or in fact are you, as a marketing tool, drawing people from other airlines in that same area?

**Mr. Jeannot:** Again, it is a little early to say. We have had about six weeks now but the indication seems to be that we probably have gained a small share. There may also have been other factors around that, so it may be difficult to attribute that small gain to... We have also increased frequencies in the half hours. It is sometimes difficult to say how much is due to what. But in total, we have probably gained a small share at this point.

**Mr. Angus:** So it would be safe to assume then that the boycott has had no impact whatsoever. All of a sudden it has freed up more seats for nonsmokers.

**Mr. Jeannot:** The point is that the boycott, as indicated by these tobacco companies, is system wide, so I think it is difficult to tell whether... If they have decided not to fly with us, it may have an impact on, say, the Vancouver route or the one to England or elsewhere.

**Mr. Angus:** I would like to stay on the smoking issue for a moment. There is more than just the concern of the passengers. There is the concern of the in-flight staff and the second-hand smoke matter. We have heard of a number of studies recently that indicate that second-hand smoke is actually worse than firsthand, because it is unfiltered, etc. At any time has Air Canada done any testing or monitoring of your employees to determine if there is a higher than normal incidence of smoke-caused illnesses, whether it is respiratory disease or lung cancer or whatever?

**Mr. Jeannot:** No, I am not aware that our medical department has done any such studies, but we are very concerned with accommodating the desires of our employees, both smoking and nonsmoking. We have certainly been encouraging our employees to get together and define smoking areas and non-smoking areas. A lot of that has been moving on in various work areas. For instance, the Vancouver reservations office decided several months ago that they will be a non-

[Translation]

Je reviens à la première question de M. Taylor. Voilà maintenant près de deux mois que vous avez mis en place votre programme expérimental de vols non-fumeurs sur la ligne Ottawa-Montréal-Toronto. En même temps, les compagnies de tabac, qui prétendant être privées de leurs droits de l'homme, pour ainsi dire, ont décidé de vous boycotter. Quel a été le résultat? Est-ce que vous avez gagné des clients, est-ce que vous en avez perdu, ou bien est-ce que c'est à peu près la même chose? Est-ce que vous avez trop de clients sur les vols non-fumeurs, est-ce que la demande est très forte?

**M. Jeannot:** Jusqu'à présent, l'expérience indique une légère augmentation de la clientèle des vols non-fumeurs. En fait, dans l'ensemble la clientèle de ce triangle a légèrement augmenté. C'est satisfaisant, mais probablement que les fumeurs ne s'inquiètent pas trop, il y en a très peu qui ont changé d'habitude. Les non-fumeurs ne se précipitent pas non plus pour changer leurs habitudes. Autrement dit, le résultat n'a pas été énorme, mais dans l'ensemble positif.

**M. Angus:** Est-ce que vous avez gagné des clients des autres services d'Air Canada dans le triangle ou bien est-ce que vous attirez des gens des autres compagnies qui desservent la mêmes région?

**M. Jeannot:** Encore une fois, il est un peu tôt pour le dire. Nous en sommes à six semaines environ, mais apparemment, nous avons gagné un peu de terrain. Il est possible que d'autres facteurs interviennent, il est donc difficile d'attribuer ce léger gain... Nous avons également augmenté la fréquence aux demi-heures. Il est donc difficile de peser l'influence de ce facteur. Mais dans l'ensemble, nous avons probablement gagné une légère avance.

**M. Angus:** Autrement dit, on peut penser que le boycott n'a eu aucun effet. Cela a simplement servi à libérer plus de sièges pour les non-fumeurs.

**M. Jeannot:** Comme les fabricants de tabac l'ont annoncé, c'est tout le réseau qui est boycotté, il est donc difficile de déterminer si... Ils ont décidé de ne plus emprunter nos lignes, et cela pourrait avoir des effets sur la ligne de Vancouver ou la liaison avec l'Angleterre, etc.

**M. Angus:** Restons sur le sujet du tabac. Ce n'est pas seulement le bien-être des passagers qui est en cause. Il y a également le personnel de bord qui est forcé de respirer toute cette fumée. Plusieurs études récentes indiquent que la fumée des autres est encore plus nuisible parce qu'elle n'est pas filtrée, etc. Est-ce qu'Air Canada a jamais cherché à savoir si ses employés étaient souvent touchés par des maladies liées à la fumée, maladie respiratoire ou cancer du poumon, par exemple?

**M. Jeannot:** Non, que je sache, notre service médical n'a pas fait ce genre d'études, mais nous tenons à respecter les souhaits de nos employés, les fumeurs et les non-fumeurs. Nous avons encouragé nos employés à se mettre d'accord sur des endroits réservés aux fumeurs et non fumeurs. Cela se fait dans beaucoup de lieux de travail. Par exemple, les employés de réservation de Vancouver ont décidé il y a plusieurs mois que leurs bureaux seraient non fumeur. Ils se sont mis d'accord

[Texte]

smoking office. They have done that within themselves—which I think is the best way to do it—and set up a specific room for those who wish to smoke.

• 1100

In other reservations offices, they have divided into a smoking area and a non-smoking area. That works well or does not work well, depending on the flow of air conditioning and so on. In general, there are a lot of activities going on that way. What we are trying to do is encourage people, out of courtesy for others, to respect one another and to develop for that particular office environment the practice that may suit them.

**Mr. Angus:** The reality is, though, that on an aircraft it is much different from an office or a room like this. The spread of the smoke is not that widely dispersed, and you cannot have the staff sort of assigned . . . one to the non-smoking area and one to the smoking area. It just does not work in terms of the structure of the plane.

I am wondering if Air Canada might take a look at that, in terms of some kind of health study. It may be a valuable contribution to the debate over second-hand smoke to see what the impacts are. Perhaps it may be a change in the mechanical aspects of the plane in terms of the removal of air and replacement of air, or maybe it adds additional fuel to the call for the outright ban. Anyway, would you consider taking a look at that and perhaps initiating some studies?

**Mr. Jeannot:** Mr. Angus, the question of air conditioning an airplane is of course a question of great interest to us, and the filtering of the air on board and the rejuvenation of the air on board is something that is a function of course of the airplanes we have. I think the manufacturers of airplanes continue to look at that subject to see what could be done to, in time, improve, but we are in a very contained environment, and it is not easy to change once an airplane has been built. Though I think some progress has been made in that area, maybe not enough, it is difficult to isolate smoke from one section to the other.

In terms of the health study as such, we are not really equipped at Air Canada to do a health study as such. We have some medical support that monitors our people, more in terms of sicknesses or problems that could be associated with the kinds of jobs we have. I will check with them to see whether they have any statistics that can be related to smoking, but I would suspect that there are much bigger samples in this country, and our environment is so varied that I am not sure we would be that good an example, because again, our working conditions are all over the place. We are into airplanes, we are into the ramp, and so on, and I am not sure our sample would be able to detect anything here.

**Mr. Angus:** If you could at least look at it, I would appreciate that.

On the second area, I gather from news reports that—I guess if you like—the experiment over permanent seat sales is about to end, that we are going to back to the days where every once in a while an airline will announce a seat sale,

[Traduction]

entre eux, et nous pensons que c'est la meilleure solution, et ils ont réservé une pièce pour ceux qui souhaitent fumer.

Dans d'autres bureaux de réservation, on a divisé l'espace en secteur fumeurs et secteur non fumeurs. Parfois cela marche bien, parfois non, cela dépend de la circulation de l'air climatisé, etc. En général, nos employés sont très actifs. Nous essayons de les encourager, par courtoisie envers les autres, à se respecter mutuellement, et adopter des solutions qui leur conviennent compte tenu de leur environnement.

**M. Angus:** En réalité, à bord d'un appareil, la situation est bien différente de ce qu'elle est dans un bureau ou dans une pièce comme celle-ci. La fumée n'a pas autant de place pour se dissiper, et vous ne pouvez pas consigner votre personnel à un secteur fumeurs ou à un secteur non fumeurs. La structure de l'appareil ne le permet tout simplement pas.

Est-ce que Air Canada ne devrait pas entreprendre une étude sur la santé de ses employés. Pour la discussion sur la fumée des autres, ce serait un élément précieux. En se fondant sur cela on pourrait modifier le système de ventilation à bord des appareils, ou encore, le cas échéant, justifier une interdiction pure et simple. De toute façon, pourriez-vous y réfléchir, et peut-être faire faire ce genre d'étude?

**M. Jeannot:** Monsieur Angus, la question de l'air climatisé à bord des appareils est évidemment une question qui nous intéresse au plus haut point, et le filtrage de l'air à bord ainsi que l'épuration sont évidemment fonction du type d'appareil que nous possédons. Les fabricants d'appareils continuent à étudier la question, pour éventuellement améliorer la situation, mais dans tous les cas, l'espace est confiné, et une fois qu'un appareil est construit, c'est très difficile de changer le mécanisme. Dans ce domaine, des progrès ont déjà été accomplis, peut-être pas suffisamment, mais il reste difficile d'empêcher la fumée de passer d'une section à l'autre.

Quant à une étude de la santé, Air Canada n'est vraiment pas outillé pour effectuer ce genre d'étude. Nous avons un service médical qui suit nos employés, mais qui s'occupe plus des maladies ou des problèmes liés aux conditions professionnelles. Il faudrait que je leur en parle pour voir s'ils ont des statistiques au sujet de la cigarette, mais je pense qu'il y a des groupes de gens dans ce pays qui constituent des échantillonnage beaucoup plus important et notre environnement est si diversifié, que cela ne constituerait probablement pas un très bon exemple. Encore une fois, nos conditions de travail varient énormément. Nous avons des employés à bord des appareils, sur la piste, etc, et je vois mal comment on pourrait tirer des conclusions utiles en étudiant leur conditions de travail.

**M. Angus:** Vous pourriez au moins y réfléchir, je l'apprécierais beaucoup.

D'autre part, d'après les journaux il semblerait que votre expérience de tarifs promotionnels permanents est sur le point de se terminer, et que nous allons revenir aux promotions périodiques, de très courte durée, pour compenser une baisse



## [Text]

effective for a very short period of time to perhaps coincide with some seasonal variances in loading, at the expense of or the ability of the consumer to plan vacations or plan travelling over the long term without having to wait for a decision by an airline company. Could you explain to the committee why Air Canada, at least, has made the decision, assuming that it has, to drop the ongoing availability of reduced seats?

**Mr. Jeannot:** I think what we have found is that they had lost their attraction, basically. We found that these low prices, which were there to stimulate the market, were no longer stimulating the market when people thought they were there all the time. The ability to plan was not really giving an advantage of filling the seats. They were in fact bringing the entire cost structure down to the extent that we would have had to raise the normal fares that much more, I think.

• 1105

**Mr. Angus:** Is that because they were being used; that every one of the cheap seats was being filled?

**Mr. Jeannot:** No, actually they were not all being used and they were not stimulating the market. If the sale is ongoing all the time, it is no longer a sale. A lot of consumers become totally uninterested. I suppose it is the same for any retail goods; if you have a sale every day, then it no longer is a sale.

**Mr. Angus:** But if not all the seats were taken up, then those seats were not frozen. They were available for full-fare passengers.

**Mr. Jeannot:** Oh, yes. There would always be seats available for full-fare passengers, because at any rate we make sure that the capacity is there for the last-minute traveller. After all, the prime mission of a scheduled airline is to make sure that full fare passengers have seats. So, there should always be seats for the last-minute passengers.

**Mr. Angus:** How often a year do you anticipate that seat sales will occur—three, four times? I am thinking back, based on actual offerings, you know, two, three years ago.

**Mr. Jeannot:** Well traditionally they were there to stimulate travel at a time when travel is normally at a low point. If we look at our history, very few people want to travel in November for instance; in Canada very few people tend to travel at the end of January and in February, so these were the times when announcing a good price stimulated travel in the past. This enabled the airplane to fly more efficiently and also to satisfy some consumer demands.

**Mr. Angus:** The bottom line of all this is that ticket prices will rise. Obviously if you do not have the permanent seat sales, which helps to lower the average price per seat, then we are going to have an increase in overall prices. As you say, the regular fares will not have to go up, but there will be no longer the cheap seats on a regular basis. So, in spite of all the rhetoric about *Freedom to Move* bringing about low-priced air fares, in fact the opposite is happening. Is that correct?

## [Translation]

saisonnière de la clientèle; ce système empêche les consommateurs de prévoir leur vacances, de planifier des voyages, ils sont obligés d'attendre la décision d'une compagnie aérienne. Pouvez-vous nous expliquer pourquoi Air Canada a pris cette décision, si toutefois c'est bien le cas, de ne plus offrir en permanence des sièges à prix réduit?

**M. Jeannot:** Le problème, est que ces tarifs ont perdu leur attrait. Ces prix très bas qui devaient stimuler le marché ont perdu beaucoup de leur efficacité lorsque les gens se sont aperçus qu'ils étaient toujours disponibles. Autrement dit, le système ne permettait plus de remplir les sièges. En réalité, cela finissait par forcer à la baisse toute la structure des coûts, et en fait de compte, il aurait fallu relever les tarifs normaux pour compenser.

**M. Angus:** Est-ce que c'est parce qu'on s'en servait, parce que tous les sièges bon marché étaient occupés?

**M. Jeannot:** Non en fait, ils n'étaient pas occupés, et cela ne servait plus à stimuler le marché. Si la promotion est permanente, ce n'est plus une promotion. Il y a beaucoup de consommateurs qui s'en désintéressent totalement. Je suppose que c'est la même chose dans n'importe quel commerce de détail: si la promotion est permanente, ce n'est plus une promotion.

**M. Angus:** Mais pas si tous les sièges étaient occupés, dans ce cas, ils n'étaient pas gelés. On pouvait s'en servir pour les passagers plein tarif.

**M. Jeannot:** Oh, absolument. Il y avait toujours des sièges disponibles pour les passagers plein tarif, parce que de toute façon, nous tenons toujours à garder des sièges pour les passagers de dernière minute. Après tout, une compagnie qui a des lignes régulières doit s'assurer avant tout que les passagers plein tarif ont bien des sièges. Il faut donc toujours garder des sièges pour les passagers de dernière minute.

**M. Angus:** Combien de fois par année avez-vous l'intention d'avoir des tarifs promotionnels, trois, quatre fois? Je pense à la situation d'il y a deux ou trois ans, à ce que vous faisiez à l'époque.

**M. Jeannot:** Au départ, ces promotions ont été organisées pour encourager la clientèle pendant les basses saisons. Par exemple, il y a toujours eu très peu de gens qui souhaitent voyager en novembre. Vers la fin de janvier et au mois de février, il y a très peu de gens qui voyagent au Canada, et à ce moment-là, quand nous annonçons un bon prix, cela encourageait les gens. Cela permettait de mieux remplir les appareils tout en satisfaisant une demande.

**M. Angus:** En fait de compte, le prix des billets va augmenter. De toute évidence, sans promotion permanente, qui permet d'abaisser le prix moyen d'un billet, l'ensemble des prix va augmenter. Comme vous le dites, les tarifs normaux ne seront pas forcés d'augmenter, mais les sièges bon marché ne seront plus disponibles en permanence. Par conséquent, on a beaucoup parlé de la nécessité d'«Aller sans entraves», d'offrir des

[Texte]

**Mr. Jeannot:** No, I would hope not. I would say that if we can reintroduce a little bit of excitement in the market, the seat sale would again stimulate the market and generate more desire to travel.

**Mr. Angus:** But only when you want them to travel; not when they want to travel.

**Mr. Jeannot:** When it is efficient to have a seat to be full. If a sale is there as a so-called surplus seat, I think the market understands well what I am indicating; that there are some low-cost... and they have been waiting for those anyway. What has happened in the past is that we had some excitement generated into the market, which has disappeared because it is there all the time.

**Mr. Angus:** But that could also be a failure of marketing.

**Mr. Jeannot:** Or understanding human nature, I suppose.

**Mr. Angus:** Yes. Mr. Chairman, second round please.

**The Chairman:** Mr. Angus, I will put you on the second round. Mr. Robichaud.

**M. Robichaud:** Merci, monsieur le président.

Etant député, j'utilise souvent Air Canada pour me rendre d'Ottawa à Moncton, et je suis très satisfait des services d'Air Canada. Le personnel est toujours courtois et je me sens quasiment chez nous.

Vous dites à la page 4 que la perte nette d'Air Canada, soit 14.8 millions de dollars, est imputable à certains facteurs comme les conflits de travail, les coûts plus élevés des redevances aéroportuaires surtout, du carburant, de la sécurité. Vous avez un certain contrôle sur certains de ces facteurs-là alors que vous n'en avez aucun sur les autres. Quelle partie de votre déficit pouvez-vous attribuer aux redevances aéroportuaires et au carburant? Ce sont deux facteurs sur lesquels vous n'avez aucun contrôle, n'est-ce pas?

• 1110

**M. Jeannot:** Monsieur Robichaud, en tout premier lieu, permettez-moi de vous remercier pour vos bons commentaires à l'égard d'Air Canada. Nous vous en sommes très reconnaissants.

Pour revenir à la question des coûts, les redevances aéroportuaires et de navigation aérienne augmentent, mais ne représentent que 4 à 5 p. 100 des coûts d'exploitation d'Air Canada. Cela représente quand même 80 à 100 millions de dollars par année dont plus de 60 p. 100 vont au Canada, ce qui augmente plus rapidement que l'inflation parce que le gouvernement essaie de combler les déficits du système de transports. Le système de transports coûte très cher, et les redevances augmentent plus rapidement que l'inflation pour qu'on puisse arriver à fermer un peu l'écart qui existe entre les recettes et les dépenses.

[Traduction]

tarifs aériens avantageux, mais en réalité, c'est l'inverse qui se produit, n'est-ce pas?

**M. Jeannot:** Non, j'espère que non. Si nous pouvions donner un coup de fouet au marché, les tarifs promotionnels permettraient d'encourager la clientèle et de la convaincre de voyager.

**M. Angus:** Mais uniquement quand vous voulez qu'elle voyage, et non quand c'est elle qui décide.

**M. Jeannot:** Quand nous avons avantage à remplir nos sièges. Si nous faisons ce que nous appelons une promotion sur les sièges en excédent, la clientèle comprend ce dont nous parlons, nous lui offrons des tarifs avantageux qu'elle a attendus pour voyager. Par le passé le caractère imprévu de ces promotions surprenait agréablement la clientèle, mais ce n'est plus le cas, puisqu'elles sont là en permanence.

**M. Angus:** Mais cela peut être considéré également comme un échec des méthodes de commercialisation.

**M. Jeannot:** Ou comme une caractéristique de la nature humaine, j'imagine.

**M. Angus:** Oui. Monsieur le président, un second tour, s'il vous plaît.

**Le président:** Monsieur Angus, je vous inscris pour le second tour. Monsieur Robichaud.

**Mr. Robichaud:** Thank you, Mr. Chairman.

Being a member, I use Air Canada very often between Ottawa and Moncton, and I am very pleased with the services of Air Canada. The attendants are always very courteous and I feel very much at home.

On page four, you say that the net loss of Air Canada, some \$14.8 million, can be attributed to several factors, such as labour conflicts, higher airport fees and, above all, higher costs for fuel and security. You have some control over some of these factors but none over others. What part of your deficit can you put down to airport fees and fuel? These are the two factors over which you have no control, are they not?

**Mr. Jeannot:** Mr. Robichaud, let me thank you first of all for your kind comments about Air Canada. We appreciate them very much.

To return to the matter of costs, airport and air navigation fees are increasing but only account for 4% to 5% of Air Canada's operating costs. However, this does amount to \$80 to \$100 million a year, over 60% of which goes to Canada, the increase is greater than the rate of inflation since the government is attempting to fill up the deficits of the transportation system. The system is very expensive and the fees are increasing more quickly than inflation so that we can fill up a part of the gap between revenue and expenditure.



## [Text]

Le carburant représente un montant considérable pour nous. Il représente des dépenses de l'ordre de 600 millions de dollars par année, soit 20 à 22 p. 100 des coûts d'exploitation. Je dirais que le coût additionnel du carburant, l'hiver dernier, a probablement représenté pour nous des dépenses supplémentaires de l'ordre de 10 à 15 millions de dollars.

C'est un ensemble de facteurs que je mentionne pour illustrer notre déficit. J'ai indiqué précédemment que nous avions dépensé une dizaine ou une douzaine de millions de dollars de plus pour améliorer la fiabilité de la flotte. Si on met tout cela ensemble, on voit qu'il y a pas mal de facteurs qui ont contribué à ce déficit-là. Il y a aussi la faiblesse du marché. Dans la deuxième moitié de 1985, le marché a faibli considérablement, et nous avons eu des guerres de concurrence qui ont baissé la recette unitaire moyenne. En même temps, le marché n'était pas en croissance. Donc, au total, le dernier quart de 1985, comparativement parlant, a été aussi difficile financièrement que le premier quart de 1986.

**Mr. Robichaud:** Quelle incidence ces deux facteurs peuvent-ils avoir sur le prix des billets d'avion? Vous avez dit que la première partie de la saison avait été favorable alors que la deuxième l'avait été moins, mais vous n'avez pas augmenté le prix des billets. Qu'est-ce que représentent ces redevances dans le prix d'un billet?

**Mr. Jeannot:** Si le coût total d'exploitation doit être réparti dans le billet, cela représente ce pourcentage-là. Si 20 p. 100 des coûts d'exploitation vont au carburant, en moyenne, on peut dire que l'impact sur le prix du billet est à peu près du même ordre.

**Mr. Robichaud:** En avril, j'ai lu un article sur le carburant dans lequel on disait: «*Our airlines use US fuel to cut costs*». On disait qu'Air Canada dépensait 565 millions de dollars et que chaque fois que les avions canadiens avaient la chance d'aller aux États-Unis, ils faisaient le plein de carburant là-bas pour épargner de l'argent. Est-ce que cette pratique se continue? Achetez-vous encore du carburant aux États-Unis, parce qu'il coûte moins cher qu'ici?

• 1115

**Mr. Jeannot:** Pour commencer, le carburant coûte de 15 à 20 p. 100 de moins aux États-Unis qu'ici. Cependant, il est très difficile d'en acheter une quantité importante. Si un avion part de Montréal ou de Toronto pour aller à Los Angeles et San Francisco, par exemple, il brûle la plus grande partie du carburant qu'il a à bord. S'il fait le plein là-bas pour pouvoir revenir, il ne restera pas grand-chose à son retour à Toronto. Ce n'est que sur quelques trajets que cette pratique-là peut se faire. S'il s'agit d'un vol entre Toronto et Chicago, on peut en mettre un peu plus à Chicago qu'à Toronto.

Il ne faut pas oublier qu'il y a quelques années, c'est le contraire qui se produisait. Le prix du carburant était moins élevé au Canada qu'aux États-Unis et les Américains en profitaient pour faire, autant que possible, le plein au Canada. C'est une pratique qui ne peut pas entraîner beaucoup d'économies, je vous assure, parce que les possibilités de le faire sont assez minimes.

## [Translation]

Fuel is a substantial expense for us. It amounts to some \$600 million a year, about 20% to 22% of our operating costs. I would say that the additional cost of fuel last winter probably entailed a further expenditure of some \$10 to \$15 million for us.

I mention a whole set of factors in connection with our deficit. I previously indicated that we had spent an additional \$10 or \$12 million in improving the reliability of our fleet. If we add all of this up, we see that there are a number of factors contributing to the deficit. There is also the softness of the market. In the second half of 1985, the market weakened considerably and we have had competition wars which brought down the average unit revenue. At the same time, the market was not growing. Therefore, all in all, the last quarter of 1985, comparatively speaking, was as difficult from a financial point of view as the first quarter of 1986.

**Mr. Robichaud:** What impact can these two factors have on the price of airplane tickets? You said that the first part of the season had been favourable but that the second was less so, but you did not increase the price of tickets. What percentage of the price of a ticket do those fees represent?

**Mr. Jeannot:** If the total operating costs were to be apportioned in the price of a ticket, it would amount to that percentage. If fuel accounts for 20% of the operating costs on the average, the impact on the price of a ticket could be said to be about the same.

**Mr. Robichaud:** In April I read an article on fuel which said: *Our airplanes use U.S. fuel to cut costs*. It stated that Air Canada spent \$565 million and that everytime Canadian airplanes had the chance to go to the United States, they filled up in fuel there to save money. Is this practice continuing? Do you still buy fuel in the United States because it is less expensive than in Canada?

**Mr. Jeannot:** First, fuel costs between 15% and 20% less in the United States than here. However, it is very difficult to buy a large quantity. If an airplane leaves Montreal or Toronto to go to Los Angeles and San Francisco, for example, it consumes most of the fuel it takes on. If it fills up over there to make the return trip, there will not be much left when it gets back to Toronto. Such a practice is possible only in the case of a few flights. If it is a flight between Toronto and Chicago, we can take on a bit more in Chicago than in Toronto.

We should not forget that a few years ago the opposite situation occurred. Since the price of fuel was lower in Canada than in the United States, Americans took advantage of every opportunity to fill up in Canada. Such a practice does not afford a great deal of savings, I can assure you, since the possibilities are fairly limited.

[Texte]

**M. Robichaud:** Mais c'est une pratique qui se continue quand même.

**M. Jeannot:** Il est difficile d'éviter d'en prendre un peu plus quelque part qu'ailleurs, mais en général, ce n'est pas quelque chose de très utile pour réduire des coûts.

**M. Robichaud:** Avez-vous une politique concernant l'utilisation des vins canadiens sur les vols? Sur tous les vols, on offre des boissons. Lors d'un voyage que j'ai fait au mois de mai entre Vancouver et Montréal, on était en train d'offrir des boissons alcoolisées et le couple qui était assis juste devant moi a demandé un vin particulier, un vin importé. L'agent de bord n'a pas pu trouver ce vin particulier. Il y avait des bouteilles à l'avant du chariot et le couple a demandé à l'agent de bord ce qu'il y avait là. Voici la réponse que l'agent leur a donnée: «*This is our domestic stuff; I do not even bother to offer it*».

Est-ce normal ou si c'est juste un incident? Est-ce chez vous une politique que de faire la promotion des vins importés?

**Mr. Benjamin:** He has Mr. Reid's attention.

**M. Jeannot:** Monsieur Robichaud, je suis très, très déçu de cette remarque-là. Nous encourageons la consommation de vins canadiens, car il y en a d'excellents, et c'est le genre de remarque que nous espérons n'entendre jamais nos employés prononcer. Je vous assure que nos agents sont encouragés à mieux connaître les vins canadiens. On veut qu'ils connaissent tous les vins pour connaître les différences, et le vin canadien est à l'honneur sur les avions d'Air Canada. Aucune compagnie au monde ou au Canada ne se sert plus des vins canadiens que nous, toutes proportions gardées. Même, sur certains vols, il n'y a que des vins canadiens. Evidemment, le ratio varie selon des routes. Mais je dois vous dire que je suis extrêmement déçu de cette remarque-là. Si vous me donnez les renseignements nécessaires, on en parlera certainement à la personne impliquée.

• 1120

Si vous voulez d'autres détails sur l'utilisation des vins canadiens, M. Linder pourra vous donner un certain nombre de statistiques à ce sujet-là. Nous utilisons de plus en plus les vins canadiens depuis quelques années.

**M. Robichaud:** Je n'ai pas pris le nom de l'agent de bord; j'ai noté seulement le vol et la date. Cela m'avait grandement étonné. Si vous me dites que ce n'est pas la pratique et que vous voulez vraiment faire la promotion des vins canadiens, j'accepte vos propos.

Je vous remercie.

**The Chairman:** Fine. Thank you, Mr. Robichaud. Mr. Clifford is the last one in the first round, but just on that last question of Mr. Robichaud's, it just so happened that the night before I had to fly to Vancouver—this was about three weeks ago—Mr. Reid was responsible for the Ontario wine growers to be in Ottawa, where they displayed some of their wares. I met an old friend of mine who had been up there about six years before who was very diligent in pursuing the object of getting Canadians to drink Canadian wine and, to make a long story short, I assured her and promised her—I have not

[Traduction]

**Mr. Robichaud:** But the practice is continuing nonetheless.

**Mr. Jeannot:** It is difficult to avoid taking on a bit more in some places as opposed to others but generally speaking, it is not particularly useful in cutting down on costs.

**Mr. Robichaud:** Do you have any policy on offering Canadian wine during flights? Drinks are served on all flights. During a trip I made in May between Vancouver and Montreal, alcoholic drinks were being offered and the couple sitting just in front of me requested a particular wine, an imported one. The flight attendant was unable to find it. There were bottles in the front of the trolley and the couple asked the flight attendant what they were. The attendant answered: «*c'est du vin canadien, je ne prends même pas la peine d'en offrir*».

Is this normal or an isolated incident? Is it your policy to promote foreign wines?

**M. Benjamin:** Ça intéresse beaucoup M. Reid.

**Mr. Jeannot:** Mr. Robichaud, I am very very disappointed to learn of such a remark. We encourage the consumption of Canadian wines, some of which are excellent, and this is the type of remark which we hope never to hear our employees make. I can assure you that our attendants are encouraged to learn more about Canadian wines. We want them to know about all types of wine and to be aware of the differences. And Canadian wine is given a place of honour on Air Canada flights. No foreign or Canadian company serves more Canadian wines than we do, relatively speaking. Even, on some flights, there is only Canadian wine. Obviously, the ratio is different according to the routes. But I must tell you that I am extremely disappointed by that remark. If you would give me the necessary information, we will certainly talk to the involved party.

If you want some more information on the use of Canadian wines, Mr. Linder might give you some more statistics. We have been offering more and more Canadian wines in the last few years.

**Mr. Robichaud:** I did not take note of the name of the flight attendant; I only took note of the flight and of the date. I was greatly surprised. If you are telling me that it is not the practice and that you are really promoting Canadian wines, it is agreeable to me.

Thank you.

**Le président:** Très bien. Merci, monsieur Robichaud. M. Clifford est le dernier pour le premier tour mais au sujet de la dernière question de M. Robichaud, il se trouve que la veille de mon départ pour Vancouver—c'était il y a environ trois semaines—M. Reid avait invité les viticulteurs de l'Ontario à venir faire goûter leur produit à Ottawa. J'y ai rencontré une vieille amie qui y avait été il y a environ six ans et qui s'est fixée pour mission de faire boire du vin canadien aux Canadiens. Bref, je lui ai promis—je ne lui ai pas encore écrit, Joe—de vérifier si sur ce vol Ottawa-Vancouver on offrait



*[Text]*

written her a letter yet, Joe—that I would see if Canadian wines were offered along with other wines on this flight from Ottawa to Vancouver. Certainly the offer of the wines was there and certainly it is my experience over the last two or three years, because of the diligence of members, I think, and perhaps other reasons, Canadian wines—I do not know what the figures show—have certainly been much more up front even though some people still like Californian wines, German wines and all those personal preferences.

I do not know what the figures are and perhaps it would be interesting, Mr. Linder, if you could tell us because I promised this woman to write her a letter. I am going to write her a letter because we were offered Canadian wine along with a case of French wine, and I wish there had been a German wine and that I might have had some problems in my choice. In any event, I would like to know perhaps what the figures show.

**Mr. Linder:** Yes, Mr. Chairman, and I would like to advise yourself and the committee. I first of all would like to echo the sentiments of the president on the specific instant Mr. Robichaud experienced. Obviously, that is extremely regrettable and is not at all consistent with our policy. And I am sure it is not consistent with the behaviour of the majority, if not almost all of our flight attendants.

We have been promoting Canadian wines since the 1970s. We have had some problems with supply in the kind of form and format and size of bottle that we would like, but we have made some great strides, particularly in the last few years and specifically in 1985. The supply and consumption of Canadian wines on board all of our flights in the year 1985 increased by 74% over the previous year, against an increase of imported wines in the same period over the same previous year of only 28%.

I think you can see from the facts and the figures that there has been a substantial and very positive effort made by our company and by our flight attendants to promote the supply and obviously the drinking of Canadian wines on board our flights.

We are delighted with that. That has been a tremendously positive aspect of our operations in 1985. We are offering Canadian wines on all services, domestic and international, in substantially increased numbers and obviously the proof of the pudding is that our customers like it.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Linder. Mr. Clifford.

**Mr. Clifford:** Thanks, Mr. Chairman. I was pleased to read in the report—this is the good news, okay; we will give you the good news first—that Air Canada has continued to be concerned about bringing the country together and that when you have rethought your position in the five objectives you have set for the corporation in 1986, the five elements of your master plan are, first, a determination to remain the airline of first choice in our domestic markets.

I was just delighted to see that Air Canada still cared about Canadians, that is, Canadians that live and work in Canada, and not being first concerned about those who live abroad,

*[Translation]*

aussi du vin canadien aux passagers. Il y avait du vin canadien et je dois dire que depuis deux ou trois ans, grâce aux efforts de certains députés, je pense, et peut-être pour d'autres raisons, il y a toujours du vin canadien—je ne sais dans quelle proportion—même si certaines personnes continuent à préférer le vin californien, le vin allemand ou d'autres vins par goût personnel.

Je ne sais quelle est la proportion et il serait peut-être intéressant, monsieur Linder, que vous nous donniez ce genre de renseignements car j'ai promis à cette femme de lui écrire. Je vais lui écrire une lettre car on nous a offert du vin canadien en même temps que du vin français, et j'aurais souhaité qu'il y ai du vin allemand pour rendre le choix encore un peu plus difficile. Quoi qu'il en soit, ces chiffres m'intéresseraient.

**M. Linder:** Oui, monsieur le président, avec grand plaisir. Tout d'abord, j'aimerais me faire l'écho des sentiments exprimés par mon président au sujet de l'incident rapporté par M. Robichaud. Il est évident que c'est extrêmement regrettable et totalement contraire à notre politique. Je suis certain que c'est un exemple isolé qui ne reflète pas l'attitude de la majorité de nos agents de bord.

Depuis les années 70, nous encourageons la consommation de vin canadien. Au début nous avons eu certain problème de format, de taille de bouteille avec les fournisseurs mais de grands progrès ont été réalisés, surtout au cours des dernières années et plus particulièrement en 1985. L'approvisionnement en vin canadien et leur consommation à bord de tous nos vols au cours de l'année 1985 ont augmenté de 74 p. 100 par rapport à l'année précédente, alors que l'augmentation de la consommation des vins importés pendant la même année n'a été que de 28 p. 100.

Ces chiffres sont la preuve que notre compagnie et nos agents de bord ont fait des efforts considérables et positifs pour encourager l'approvisionnement et de toute évidence la consommation de vin canadien à bord de nos avions.

Nous en sommes ravis. C'est un des aspects vraiment positifs de notre bilan en 1985. Nous offrons du vin canadien sur tous les vols, nationaux et internationaux, en quantité considérablement accrue et la preuve de la réussite de cette initiative est que nos clients en redemandent.

**Le président:** Merci, monsieur Linder. M. Clifford.

**M. Clifford:** Merci, monsieur le président. J'ai lu avec plaisir dans votre rapport—ce sont les bonnes nouvelles, d'accord; tenons-nous en d'abord aux bonnes nouvelles—qu'Air Canada continue à considérer son rôle comme un rôle d'unificateur du pays et que parmi les cinq objectifs que vous vous êtes fixés pour 1986, les cinq éléments de votre plan directeur, le premier est votre détermination à demeurer la compagnie aérienne de premier choix pour le marché intérieur.

Je suis tout simplement enchanté de constater qu'Air Canada s'intéresse toujours aux Canadiens, c'est-à-dire, aux Canadiens qui vivent et travaillent au Canada et non pas

## [Texte]

outside Canada. So I was pleased to see that, and I will take you at your word—your written word—that you have that concern.

• 1125

But two or three things alarm me, and I wonder if you would get me up to speed with them, because they seem to be things that influence what you are going to do about the domestic marketplace. You talk in your work about some study. All industry projections say domestic air travel will only increase by 2% to 3% up to the year 1990. This seems to be some major study; certainly a major influence on the way you are planning the future for Air Canada and therefore the future for most Canadians. I would sure like to know what the hell study that was. If it has had such impact, I do not know why I have not read about it in the newspaper. Maybe the press were not impressed; I do not really know. But I would like to hear about that study.

Then, my colleagues have brought this up, but I want to know . . . and this is more good news; at least it starts with good news. One of the best things Air Canada did, as far as I am concerned, was that 50th anniversary commemorative flight all across Canada. That came to London, and I saw it again in Vancouver, and I was very, very impressed by what it did for the people of Canada. It certainly brought back a lot of memories and it certainly enhanced the already great reputation Air Canada has with Canadians.

So I think that was good news. And that was a Lockheed airplane, was it not? I think it is ironic that what I want to talk about is the Lockheeds now; the L-1011s. I do not know what went wrong over that space of 50 years, but all of a sudden the L-1011 is not any good any more for Air Canada. I will leave that to you experts, but does that dictate . . . is that situation with the L-1011s . . . you have a major capital investment there, and I am starting to wonder if a major capital investment that has turned sour for you like that one has . . . what effect is that having on your management for the future of Air Canada in the domestic market.

I am starting to wonder whether, because you blew it with that projection . . . you went and bought all those things. You spent a lot of money. You do not want them any more. You are going to liquidate them. But how much of that decision are we paying for domestically? You are stuck with some wrong-era planes and equipment that will not fit the domestic market any more. In fact the L-1011 never was for the domestic market, I do not think. Does that dictate . . . are your hands tied? Are you forced therefore to think a certain way? One of your objectives is this international market, and I am wondering if you are not seeing too much the international market and not enough of the domestic market. So I want to know what that had to do with your decision-making.

Third—these are all related to your goal to be No. 1 in Canada, I think; at least as far as I am concerned they are related—I looked at your investment portfolio and I found you lost money there. Yet you have invested in the private sector.

## [Traduction]

d'abord à ceux qui vivent à l'étranger, à l'extérieur du Canada. Je suis donc heureux de le constater et je vous prends au mot—je considère cela comme un engagement écrit de votre part.

Il y a cependant deux ou trois choses qui m'inquiètent et j'aimerais bien que vous me donniez quelques explications. Vos décisions concernant le marché intérieur semblent être influencées par certaines choses. Vous parlez d'une étude. Selon les projections de l'industrie les vols intérieurs ne connaîtront une croissance que de 2 à 3 p. 100 d'ici 1990. Cette étude me semble importante; elle me semble avoir une influence majeure sur l'avenir d'Air Canada et par conséquent sur l'avenir de la majorité des Canadiens. J'aimerais savoir d'où sort cette fichue étude. Si elle est tellement importante, je me demande pourquoi je n'en ai pas entendu parler dans les journaux. Les médias ne l'ont peut-être pas considérée comme étant aussi importante; je ne sais pas. J'aimerais en savoir plus sur cette étude.

Ensuite, mes collègues en ont déjà parlé, mais j'aimerais savoir . . . et ce sont encore de bonnes nouvelles; tout du moins au départ. Personnellement, j'ai considéré ce vol commémoratif du cinquantenaire d'Air Canada comme une de vos meilleures initiatives. Votre avion s'est posé à London, je l'ai revu à Vancouver et j'ai été fort impressionné de l'impact de cette initiative sur la population canadienne. Ce vol nous a rappelé bien des souvenirs et il a encore renforcé la grande réputation dont jouit déjà Air Canada auprès des Canadiens.

C'était une très bonne chose. Et c'était un avion Lockheed, n'est-ce pas? C'est paradoxal car c'est des avions Lockheed dont je veux vous parler maintenant, des L-1011. Je ne sais pas ce qui c'est passé pendant les dernières cinquante années, mais tout d'un coup il semble que les L-1011 ne sont plus bons pour Air Canada. Je laisserai le soin à vos spécialistes de répondre, mais est-ce que cela veut dire . . . est-ce que ce problème des L-1011 . . . ces avions représentent pour vous un investissement considérable, et je commence à me demander si une telle erreur d'investissement, puisque vous n'en voulez plus . . . quelles en seront les conséquences pour Air Canada sur le marché intérieur?

Je me demande, puisque vous vous êtes trompés dans vos projections . . . Vous avez acheté tous ces avions. Vous avez dépensé beaucoup d'argent. Vous n'en voulez plus. Vous allez les liquider. Quel sera le prix de cette décision sur le marché intérieur? Vous vous retrouvez avec des avions et de l'équipement dépassés qui ne convient plus au marché intérieur. À mon avis, d'ailleurs, le L-1011 n'a jamais été un avion pour les vols intérieurs. Est-ce que . . . avez-vous les mains liées? N'êtes-vous pas en conséquence obligés de penser d'une certaine manière? Un de vos objectifs est ce marché international, et je me demande si vous ne donnez pas trop d'importance au marché international par rapport au marché national. Je veux savoir si cela a influé sur votre décision.

Troisièmement—toutes ces questions sont liées à votre premier objectif, le marché canadien, je pense; tout du moins elles sont liées en ce qui me concerne—j'ai étudié votre portefeuille d'investissements et j'ai constaté que vous aviez



## [Text]

You have invested in Air Ontario for 24.5% of their company. You have invested in a competitor in the domestic market. I do not know why. I wonder if that too has not tied your hands so that you cannot be No. 1 domestically because in fact you are feeding your competitors. You are in fact keeping them alive.

It goes back to your mandate. You say yourself you want to be No. 1 domestically, you want to maintain that flagship that you have created in Canada.

The other good news is that everybody, at least among Canadians, believes you have the best-trained flight crews, the best-trained service crews. You have an international reputation in this area. We have heard some good news about the service you are giving Canadians. So you have the labour force to be competitive well beyond 1990. What are we going to do with all that labour force if you do not really intend to be No. 1 domestically so that you are serving all of Canada?

Those are my first-round interests.

**The Chairman:** We can certainly complete the first round of the answers.

• 1130

**Mr. Jeannot:** You raised many points, Mr. Clifford, and I will try to address them all. If I miss some, I trust you will remind me.

The industry growth projection of 2% to 3% that you mention is not the result of any great, spectacular study. This is the way the industry in general, ourselves, the Air Transport Association of Canada, look at the growth of the Canadian market. We are in a very mature industry and the rate of growth of traffic is not spectacular.

There are two broad market areas, the business and the leisure. The business market component is driven by the need for business to get together, which is a function of economic growth but it is dampened a bit by the degree to which people find other ways of communicating, whether it is tele-conferencing or what have you. Even though that has not yet had a major impact on business exchanges, it is there, and so it mitigates the growth of business transaction.

When it comes to leisure, it can get stimulated at times. Last year at Christmas people did not travel. They tended to buy electronic goods. They had a choice, and everybody in this country bought a microwave oven or other goods like that. So there is a need for stimulations. Mr. Angus a few minutes ago was mentioning the impact of the continuous seat sale, which in my view has in fact dampened the travel excitement. There is a function also as to where Canadians want to go whether it is the winter or the summer. So it is a composite of all that and generally speaking this is the way we in the airline business

## [Translation]

perdu de l'argent. Pourtant vous avez investi dans le secteur privé. Vous avez acheté 24,5 p. 100 des parts d'Air Ontario. Vous avez investi chez un de vos concurrents sur le marché national. Je ne sais pas pourquoi. Je me demande si cela ne vous lie pas également les mains vous empêchant d'être le numéro un sur le marché national puisque vous alimentez vos concurrents. En fait, vous les maintenez en vie.

Cela nous ramène à votre mandat. Vous dites vous-mêmes vouloir être la première compagnie nationale vouloir maintenir cette position de premier rang que vous avez établie au Canada.

L'autre bonne nouvelle est que tout le monde, tout du moins les Canadiens, croit que vous avez le meilleur personnel volant, le meilleur personnel rampant. Votre réputation est internationale. Nous avons entendu de bonnes nouvelles sur le plan des services que vous offrez aux Canadiens. Vous avez donc le personnel vous permettant d'être compétitif au-delà de 1990. Qu'allons-nous faire de tout ce personnel si votre intention n'est pas vraiment de rester la première compagnie nationale afin de servir tout le Canada?

Voilà mes questions pour le premier tour.

**Le président:** Ce seront aussi les réponses pour le premier tour.

**M. Jeannot:** Vous avez posé de nombreuses questions, monsieur Clifford, et j'essaierai de répondre à toutes. Si j'en oublie quelques-unes, je suis certain que vous me le rappellerez.

Cette projection de croissance de 2 à 3 p. 100 de l'industrie que vous avez mentionnée n'est pas la conclusion d'une étude plus particulière qu'une autre. C'est la manière dont l'industrie en général, dont nous-mêmes, dont l'Association canadienne des transports aériens considèrent la croissance du marché canadien. Notre industrie est adulte depuis longtemps et le taux de croissance n'est jamais spectaculaire.

Notre marché englobe deux secteurs principaux, celui des affaires et celui des loisirs. Le marché des affaires et mû par la nécessité de se rencontrer, qui est une fonction de la vitalité de l'économie mais nous sommes concurrencés aujourd'hui dans une certaine mesure par certains autres moyens de communication, comme par exemple les téléconférences. Bien que ce moyen de communication ne soit pas encore complètement entré dans les moeurs, il existe et il a une incidence sur l'utilisation de nos services.

En matière de loisirs, il peut toujours y avoir des fluctuations. Noël dernier, les gens ne se sont pas déplacés. Ils ont plutôt acheté des appareils électroniques. Ils avaient le choix et ils ont préféré acheter un four à micro-ondes ou d'autres appareils de ce genre. Il est donc nécessaire de stimuler le public. Tout à l'heure, M. Angus a parlé de l'impact des tarifs spéciaux offerts en permanence. Selon moi, prendre l'avion dans de telles conditions est beaucoup moins excitant. Aussi, les destinations des Canadiens ne sont pas les mêmes en hiver ou en été. Il s'agit donc de tout un ensemble d'éléments que l'industrie, d'une manière générale, prend en considération

[Texte]

look at our growth. We would like to see more growth, but we believe it is only going to be of that kind of magnitude.

The only other point I am making is that at one time we were a bigger participant in the marketplace than we are in this country today and therefore the 2% or 3% growth in the market mostly went to Air Canada. Today, with more participants in the marketplace, a good part of that growth has to be shared with other participants and so we cannot look at that as being a way of growing Air Canada uniquely.

Every business has to grow and we believe that we have a role to play in this country, not at the risk of diminishing our role in Canada—we are very proud of it and we would like to enhance it—but also in making sure that as the international market opens up we are in there grabbing our fair share for Air Canada and for Canada because there is valuable foreign currency to be earned which foreign carriers will attack and get if we are not in there as a competitive airline. So we are quite interested in international growth, but for the sake of making sure it keeps in Canada.

**The Chairman:** That was No. 1.

**Mr. Jeannot:** I am going to try to speed it up.

**The Chairman:** You have two more there. I hope you can condense it a little, although they are interrelated and they are pretty important.

**Mr. Jeannot:** The mention was made of the 1011s and our Lockheed 10A and its important flight across the country as we rebuilt that airplane. The 1011, which I indicated previously, is an airplane that was the correct investment at the time. It is not the wrong investment. Bear in mind that the airplane fleet was bought and committed to over 10 years ago under very different conditions than exist today, and in some cases airlines will change their fleet every 10 years or sooner than that. At one end of the spectrum you have Singapore Airline that tends to rotate its fleet every seven years. They have just dumped all their 747-300s and bought 747-400s.

So it is not a wrong decision. A decision made on the fleet 10 years ago was quite a right decision, but today that fleet is not as up to date as the 767 is and it is larger than the Canadian market's needs, the way we are serving it today. So there is a natural evolution here where it says that probably we ought to begin to replace them at a pace that we can financially absorb and that makes sense. So I would not say that it has any impact at all on the presence, on local presence or non-local presence for that matter. I think it is an evolution of the fleets, an evolution of the market, and we have to keep retuning the profile of the fleet to suit the market conditions.

• 1135

You mentioned that we lost money on our investment portfolio. I am not sure that this is correct, really, because on the outside of Canada portfolio—and the chairman might want to comment on this—we in fact have made money. I think in total it has not been a drain on the corporation.

[Traduction]

pour mesurer la croissance. Nous souhaiterions une croissance plus forte, mais nous croyons ne pas nous tromper.

D'autre part, il fut un temps où nous étions le transporteur principal sur le marché intérieur et par conséquent c'était Air Canada qui bénéficiait de cette croissance de 2 ou 3 p. 100. Aujourd'hui, le nombre de transporteurs ayant augmenté, une bonne partie de cette croissance doit être partagée avec eux et nous ne pouvons donc considérer que seul Air Canada bénéficiera de cette croissance.

Toute entreprise doit croître et nous croyons que nous avons un rôle à jouer dans ce pays, non pas au risque de diminuer notre rôle au Canada—nous en sommes très fiers et nous aimerions faire plus—mais aussi sur le marché international, porteur de devises utiles pour le Canada, qui offre toutes sortes de possibilités mais où la concurrence est féroce. Notre présence nationale dépend en grande partie de notre croissance internationale.

**Le président:** C'était votre réponse à la première question.

**M. Jeannot:** Je vais essayer d'aller plus vite.

**Le président:** Vous avez encore deux réponses à donner. J'espère que vous pourrez les condenser un peu plus bien qu'elles soient liées et très importante.

**M. Jeannot:** Vous avez parlé de nos 1011 et de ce Lockheed 10A que nous avons reconstruit pour effectuer ce vol commémoratif. Comme je l'ai déjà dit, le 1011 était un bon investissement à l'époque. Ce n'est pas un mauvais investissement. N'oubliez pas que cette flotte a été achetée et conçue il y a plus de 10 ans en vertu de critères très différents de ceux d'aujourd'hui, et il arrive que les compagnies aériennes changent leur flotte tous les 10 ans ou même plus tôt que cela. Vous avez par exemple *Singapore Airline* qui renouvelle sa flotte pratiquement tous les sept ans. Ils viennent d'abandonner tous leurs 747-300 pour acheter des 747-400.

Ce n'est donc pas une mauvaise décision. La décision prise il y a 10 ans était la bonne décision mais aujourd'hui pour les besoins du marché canadien, il nous faut des avions plus petit, il nous faut des 767. Il y a une évolution naturelle du marché qui nous dicte de les remplacer à un rythme financièrement acceptable et logique. Il n'y a donc pas du tout d'impact sur notre présence, notre présence locale ou sur notre absence de présence, d'ailleurs. Il y a évolution du marché et notre flotte doit évoluer en conséquence.

Vous avez dit que notre portefeuille d'investissements avait perdu de l'argent. Je ne suis pas certain que cela soit exact car en réalité—et le président voudra peut-être vous en dire un mot—nos placements à l'étranger nous ont rapporté de l'argent. Je crois que dans l'ensemble notre société n'a pas été perdante.



## [Text]

In terms of feeding our competitors, I think that when you are as large as Air Canada still is, a lot of airlines in this country can be both competitors and partners. The case in point is, I think, when you look at the Air Novas, or the Air Ontarios, or for that matter, Quebecair, as somebody was suggesting previously, that we could have a relationship with them, or Time Air in western Canada. A lot of these local carriers provide valuable feed to Air Canada and, in some cases, compete with us on the route. So we have these kinds of schizophrenic relations, if you will, where in some cases we are competitors and in other areas we are co-operating. It is an interesting relationship at times, I might say, but it is also a rather necessary one for an airline our size, because our longer haul and our international network depends very much on the feed that these people can provide. But if they are feeding our competing airline, then this will lead to a reduction in our frequencies or the size of airplane we use on the longer haul. So that complementary relationship is very important, but it does have its difficulties.

I do not know at this point whether the chairman will want—

**The Chairman:** I wonder if Mr. Taylor could comment on that investment question.

**Mr. C. Taylor:** I would make one other comment, Mr. Chairman, that the L-1011-1s were ordered 15 years ago. The L-1011-500s were ordered about 10 years ago. So we got into the L-1011 fleet over 15 years ago. So that airplane—I would agree with the president—has served us extremely well.

In terms of our other investments outside of the airline itself, these are very minor investments. The total investment, I think, is something like \$31 million in all of the things that we are involved in. With the exception of, say, Air Ontario, which was a very recent investment within the last year, all of these investments are more profitable to us than the airline itself. Sometimes we wonder whether we ought to be in the airline business or in the investment business. But since our mandate is to be in the airline business, and that is where the money comes from to do these other minor things, it helps to give us some exterior strength to withstand the turbulence that sometimes hits the airline industry.

**The Chairman:** Fine. Will you go to the second round, Mr. Clifford, because you are over time? Your question was seven minutes, or six minutes and a half.

Mr. Benjamin. On the second round, I have Mr. Tobin, Mr. Reid, Taylor, Angus and Clifford.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, first I would like to say I have just been comparing 1985 and 1984 annual reports. It has been mooted about now and again that Air Canada—many airlines, but particularly Air Canada—is top heavy. You have 23 officers, including 17 vice-presidents. I must make a comment here too. I notice only 1 of those 17 vice-presidents is a woman. Only 2 of the 23 officers are women, as far as I can tell from the names in the report.

## [Translation]

Vous avez dit que nous aidions nos concurrents. Vu l'importance toujours réelle d'Air Canada, il est normal que nombre des autres compagnies aériennes de ce pays soient à la fois nos concurrents et nos associés. Il est normal que nous ayons des liens avec Air Nova, Air Ontario, ou même, Québecair, comme quelqu'un l'a déjà suggéré ou avec Time Air dans l'ouest du Canada. Nombre de ces transporteurs locaux nous amènent une clientèle non négligeable et dans certains cas, nous sommes en compétition sur nos propres lignes. Il y a donc ce genre de situation schizophrénique, si vous voulez, ou dans certains cas nous sommes concurrents et dans d'autres associés. Je devrais dire que parfois ces relations peuvent sembler bizarres, mais pour une compagnie de notre importance c'est pratiquement obligatoire car nos vols long courrier et nos vols internationaux dépendent en grande partie de la clientèle que nous amènent ces autres compagnies. Si elles amènent des clients à nos concurrents, la conséquence est une réduction de la fréquence de nos vols ou de la grosseur des appareils que nous utilisons. Cette complémentarité est très importante mais elle n'est pas absente de problème.

Je ne sais si le président voudra . . .

**Le président:** M. Taylor pourrait peut-être nous dire un mot ou deux au sujet de ces investissements.

**M. C. Taylor:** J'aimerais ajouter, monsieur le président, que les L-1011-1 ont été commandés il y a 15 ans. Les L-1011-500 ont été commandés il y a environ 10 ans. Cela fait donc plus de 15 ans que nous avons une flotte de L-1011. Nous n'avons donc pas à nous plaindre—je suis pleinement d'accord avec le président—des services que nous ont rendus ces appareils.

Pour ce qui est de nos autres investissements dans d'autres secteurs d'activités, ils sont de nature très mineures. Je crois que cela représente en tout 31 millions de dollars. À l'exception de, disons, Air Ontario, compagnie dans laquelle nous venons tout juste d'investir l'année dernière, tous ces investissements nous rapportent plus que la compagnie aérienne elle-même. Il nous arrive de nous demander s'il ne serait pas préférable de ne garder que notre portefeuille d'investissement. Mais étant donné que notre mandat ce sont les transports aériens, et que c'est cette activité qui nous permet de financer ces autres petites choses, il reste qu'elle nous aide parfois à amortir les chocs que subit le secteur aérien.

**Le président:** Très bien. Voulez-vous vous inscrire pour un deuxième tour, monsieur Clifford? Vous avez largement dépassé votre temps. Il vous a fallu six ou sept minutes pour poser votre question.

Monsieur Benjamin. Pour le deuxième tour, j'ai les noms de MM. Tobin, Reid, Taylor, Angus et Clifford.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je commencerais par dire que je viens tout juste de comparer les chiffres des rapports annuels de 1985 et de 1984. On ne cesse de répéter qu'Air Canada—tout comme de nombreuses autres compagnies aériennes, mais surtout Air Canada—compte beaucoup trop de cadres supérieurs. Vous comptez 23 cadres supérieurs dont 17 vice-présidents. Je me dois de faire à ce sujet un autre commentaire également. Je remarque que 17 vice-présidents il

[Texte]

And in 1985, two senior officers retired, Vice-President, Europe; Vice-President, Ontario. Do you get the feeling, or do you take a hard look at yourselves annually to see whether or not you are in fact top heavy? And those two vice-presidents that retired in 1985, have they been replaced? And if they have, by whom? And what would you need a vice-president for Ontario for? Why do you not have one then for each province and one for the territories? There are 11 members on this committee. We would all volunteer to be a vice-president. I would volunteer to be the one for Saskatchewan, if you like, and Mr. Taylor for Alberta. The vice-president for Ontario must cost a bundle. What does he do, or have you not replaced him?

• 1140

**Mr. Jeannot:** Mr. Benjamin, to begin with, we reduced management size by about 1,000 positions in Air Canada over the last three years. We went from about 3,600 management people to about 2,600 management people. This was done through successive realignments and redefining of tasks and functions, which substantially increased the productivity of that particular function.

We felt it was important to start with the management part to provide leadership for the rest of the corporation, as we inevitably knew we needed to take many actions in Air Canada to bring our size of operation to a level that could be more competitive as the environment accelerated. So at all levels of the corporation, these activities have gone on.

The position of the Ontario vice-president no longer exists, but on the other hand it certainly represented a very large market, as Ontario is the largest market area of Air Canada, and has a lot of activity, flights and business. So it is basically an administrative entity that at some point you have to subdivide. We have subdivided a little differently.

We still have a vice-president in Ontario today, but he has a broader span of responsibility in sales and service than the previous incumbent had. We have also eliminated the position in Europe, and have combined that with another one. So the two positions you have identified have not been replaced.

**Mr. Benjamin:** You already had the vice-president of sales and service. You have the vice-president of passenger marketing, North America, passenger marketing international. I am not concerned with just titles, but it seems to me that if you already have a vice-president in charge of sales and service and you got a vice-president of passenger marketing North America; Ontario is obviously your biggest market. What is wrong with having an assistant to the vice-president, maybe for \$20,000 or \$30,000 a year or less, just looking after Ontario. If you are going to departmentalize your marketing and your sales departments, then the compartment does not need a vice-president.

[Traduction]

n'y a qu'une vice-présidente. D'après les noms, je vois également qu'il n'y a que deux femmes parmi les 23 cadres supérieurs.

Et en 1985, deux membres de la haute direction ont pris leur retraite, le vice-président pour l'Europe et le vice-président pour l'Ontario. Vous demandez-vous chaque année si vos effectifs à la haute direction ne sont pas un peu trop nombreux? Ces deux vices-présidents qui ont pris leur retraite en 1985, ils ont été remplacés? S'ils l'ont été, par qui? Quelle est la nécessité d'un vice-président pour l'Ontario? Pourquoi n'en avez-vous pas un pour chacune des provinces et un pour les territoires? Notre comité compte 11 députés. Nous serions tous volontaires pour être vices-présidents. Je serais volontaire pour être celui pour la Saskatchewan, si vous voulez, et M. Taylor pour l'Alberta. Le vice-président pour l'Ontario doit coûter une fortune. Que fait-il, ou ne l'avez-vous pas remplacé?

**M. Jeannot:** Monsieur Benjamin, pour commencer, au cours des trois dernières années nous avons supprimé 1,000 postes de direction à Air Canada. Nous sommes passés d'environ 3,600 à 2,600. Nous y sommes parvenus grâce à une succession de réaménagement et de redéfinition des tâches et des fonctions qui nous a permis d'augmenter considérablement la productivité.

Nous avons estimé important de commencer par le personnel de direction pour donner l'exemple pour le reste de la société sachant inévitablement certaines mesures de compression des effectifs pour accroître notre compétitivité dans un environnement en mouvance perpétuelle. Nous avons donc procédé à ces compressions à tous les niveaux.

Le poste de vice-président pour l'Ontario n'existe plus, mais il reste qu'il correspondait à un marché très important, l'Ontario étant le plus gros marché pour Air Canada dans tous nos secteurs d'activités. Il était donc normal d'en faire une subdivision sur le plan administratif. La subdivision, aujourd'hui, est un peu différente.

Nous avons toujours un vice-président en Ontario aujourd'hui, mais il a de plus grandes responsabilités sur le plan des ventes et du service que son prédécesseur. Nous avons également supprimé le poste en Europe et l'avons combiné avec un autre. Ces deux personnes qui ont donc pris leur retraite n'ont pas été remplacés.

**M. Benjamin:** Vous aviez déjà le vice-président—ventes et services. Vous avez le vice-président—marketing passage—Amérique du Nord, marketing passage—international. Ce ne sont pas simplement les titres qui me dérangent, mais il me semble que vous avez déjà un vice-président responsable des ventes et du service et que vous avez un vice-président—marketing passage—Amérique du Nord; il est évident que l'Ontario est votre plus gros marché. Pourquoi ne pas nommer un assistant auprès du vice-président, avec un salaire de 20,000\$ ou 30,000\$ par année ou moins, responsable de l'Ontario? Si le marketing et les ventes relèvent de deux départements différents, vous n'avez pas besoin de vice-président.



[Text]

**Mr. Jeannot:** It all depends, Mr. Benjamin. Compared to other airlines, our structure is certainly quite comfortable and is at least as efficient. I do not think any of our vice-presidents feel very comfortable these days.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chariman, like all annual reports, a bad habit shows up annually in yours. You carry an item, called other operating expenses. That usually means a few minor items lumped together, to save on space and too much detail. But in 1984, other operating expenses amount to \$478 million, and in 1985 there is \$586.5 million. That is an increase of \$108.2 million in other operating expenses, but I cannot find a breakdown anywhere of what that item is. I am not interested in every \$100 item, but there must be some . . . I mean, your other operating expenses show up as one of the larger items under expenses, the second largest item . . . under other. Would you provide the committee with a breakdown of what those other operating expenses are, and is that not a department where . . . that needs to be looked into?

• 1145

Maybe if you could do some improvements in the other operating expenses department, you could show a better financial picture. I am sure there must be some good reasons for the increase. I would like to have those reasons, and could we have a breakdown of what the hell other operating expenses are? You have already covered fuel, salaries, wages, benefits, commissions, maintenance, materials, meals and services, depreciations . . . all covered in other items.

**Mr. Jeannot:** May I give you an example, Mr. Benjamin? One of the difficulties is the standardization of the reporting processes, and then the many items that are under all these others would require several pages of listing, I think. They are substantial in size, but none of them come anywhere close, and they have been regrouped to any one of those. For instance, in there are terminal and handling services, landing fees, advertising and promotion, general terminal assessment, other airport user charges, building properties expenses rentals, telephone/tele-touch communications, crews' cycle expenses, business and provincial taxes, stationery office supplies, aircraft leasing, light, heat, power, water, pick-up and delivery costs, insurance, cargo expenses of various types, training and employee development, equipment rental . . .

**Mr. Benjamin:** Well then what would be wrong? You have notes to your consolidated financial statements. Why could you not add an additional note that lists at least the major items that are under other expenses. Maybe we should go back to the word miscellaneous, which would cover small amounts in a number of items. Surely to goodness . . . I am interested in what the hell has happened to landing fees. How much more are they nailing you for now than they were a year ago?

I suspect that the old cost-recovery game is hitting you pretty hard with what the department itself is charging you. So would you table the breakdown of them with the committee,

[Translation]

**M. Jeannot:** Cela dépend, monsieur Benjamin. Comparée aux autres compagnies aériennes, notre structure administrative n'est pas différente et certainement aussi efficace. Je ne pense pas qu'il y ait un seul de nos vice-présidents qui se sente très à l'aise ces jours-ci.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, votre rapport annuel, comme tous les autres, reflète une mauvaise habitude. Vous avez un poste intitulé Autres dépenses d'exploitation. Généralement cela signifie le regroupement de plusieurs petites dépenses mineures ne justifiant pas qu'on en donne les détails. Il reste qu'en 1984, ces autres dépenses d'exploitation se montaient à 478 millions de dollars et qu'elles se montent en 1985 à 586,5 millions de dollars. Cela fait une augmentation de 108,2 millions de dollars pour les autres dépenses d'exploitation et je n'en trouve d'explications nulle part. Je ne veux pas vérifier chaque dépense de 100\$, mais il doit y avoir . . . Après tout, vos autres dépenses de fonctionnement constituent le poste le plus important, le deuxième en importance . . . Pouvez-vous nous donner le détail de ces dépenses de fonctionnement, et nous dire si cela ne mériterait pas d'être analysé?

Il y a peut-être des améliorations à apporter dans l'autre secteur de dépenses de fonctionnement, cela pourrait vous permettre d'améliorer votre bilan financier. Je suis certain que cette augmentation se justifie, mais j'aimerais savoir comment, et j'aimerais savoir en quoi diable consistent ces autres dépenses de fonctionnement? Vous avez déjà parlé de carburant, salaires, émoluments, prestations, commissions, entretiens, fournitures, repas et services, dépréciations . . . postes qui figurent ailleurs.

**M. Jeannot:** Monsieur Benjamin, puis-je vous donner un exemple? Un des problèmes réside dans la normalisation de la présentation des comptes. Pour tous ces postes dont vous parlez, il faudrait probablement plusieurs pages. Ce sont des postes importants, mais ils sont loin de l'être autant et ils ont été regroupés. Par exemple, les services aéroportuaires et de manutention, les frais d'atterrissage, la publicité et la promotion, la taxe d'aéroport générale, les autres frais d'aéroport, la location d'immeubles, communications téléphones/télétouches, les dépenses de roulement du personnel, l'impôt sur les sociétés et les impôts provinciaux, le matériel de bureau, la location d'appareils, l'éclairage, le chauffage, l'électricité, l'eau, les coûts de ramassage et de livraison, les assurances, les dépenses pour le fret de différents types, la formation et le développement des employés, la location de matériel . . .

**M. Benjamin:** Dans ce cas, qu'est-ce qui ne va pas? Dans votre bilan financier global, il y a des notes. Qu'est-ce qui vous empêche d'en ajouter une autre en signalant les principales dépenses. On pourrait reprendre l'expression «en général» pour regrouper un certain nombre de ces petits postes. Que diable . . . Je me demande vraiment où en sont les frais d'aéroport? Depuis un an, est-ce qu'on a réussi à vous étrangler encore plus?

J'imagine que le petit jeu du recouvrement des coûts doit vous frapper assez durement et j'aimerais que vous soumettiez tous ces détails au Comité, pour cette année et pour l'année

*[Texte]*

this year and last, just so we can have it for comparison? We do not need every single item, but at the least the major ones that would account for most of that \$586 million.

**The Chairman:** Yes, Mr. Taylor.

**Mr. C. Taylor:** Mr. Chairman, you know, we are back to where we have been many times when we have been here, and I think the best way to answer Mr. Benjamin's question is to say, yes we will table, because no matter how you group a profit and loss statement in an annual report, you can never cover them all. What we have done in the past is to take that other category and break it down into the major ones and table it with the committee, and we would be glad to do that again.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, can I just come in on this for just a moment. Perhaps in the future, as well as the tabling now, in addition to whatever is in the annual report, in advance of Air Canada's appearance before transport, could you automatically provide us with that kind of information. I can appreciate that it is not the kind of thing you want to be sending out all across the country, but I think for the purposes of this committee and our mandate, we should have that automatically and not have to ask for it.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman and gentlemen, I think it would also be a good practice if you had another note 19 or an appropriate place in your notes that would do that just automatically in your annual report. You know, 10 or 12 lines with the amount of money opposite each—

• 1150

**The Chairman:** I think all these are interesting ideas. Mr. Angus, Mr. Benjamin, Mr. Taylor, and Mr. Jeannot raised a point that I think this committee, especially in this type of presentation—we have to heal thyself. When we get one of the major Crown corporation of the Government of Canada, with its fundamental impact to Canadians, I think this committee has to meet beforehand with staff to go over, in a preliminary way, the different points members are going to cover, and what information we want. Then we will have a much more informative and fundamental examination of the witness.

As you will recall, the CN hearing the other day was very complete and informative because members had information that they had from their own areas. Frankly, the presentation of CN stimulated a lot of other questions because it gave us more information in selling a job, the hard decisions they are going to make. It really promoted questions.

The committee sat for 6 1/2 hours. Now, I know we all do not like meetings... Frankly, you have some very difficult decisions and I just do not know if the proper sales job has been done. I think this is something we can discuss in the summer.

Really, when you look at CN, Air Canada, and some other major functions of government, we should organize ourselves

*[Traduction]*

dernière, simplement pour que nous puissions faire des comparaisons? Nous n'avons pas besoin de tous les postes, mais au moins les principaux qui constituent cette somme de 586 millions de dollars.

**Le président:** Oui, monsieur Taylor.

**M. C. Taylor:** Monsieur le président, vous savez, nous reprenons une discussion que nous avons déjà souvent eue quand nous avons comparu par le passé, et la meilleure réponse à la question de M. Benjamin c'est que oui, nous déposerons ces documents, car peu importe comment vous regroupez les bénéfices et les pertes dans votre rapport annuel, il est impossible de parler de tous les postes. Par le passé, nous avons réparti cette autre catégorie en postes principaux que nous avons déposée auprès du Comité, et nous le ferons encore avec plaisir.

**M. Angus:** Monsieur le président, vous permettez? À l'avenir, en plus du rapport annuel, Air Canada avant de comparaître devant le ministère des Transports pourrait nous faire parvenir ces informations automatiquement. Je sais bien que vous ne tenez pas à envoyer ce genre de renseignements dans tout le pays, mais ce sont des informations que nous devrions recevoir automatiquement sans avoir à les demander.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, messieurs, il serait bon également d'ajouter une note 19, je ne sais pas quel est le numéro, et d'inscrire ces renseignements dans votre rapport annuel, automatiquement. Vous savez, 10 ou 12 lignes, avec les sommes en regard de...

**Le président:** Voilà des idées très intéressantes. M. Angus, M. Benjamin, M. Taylor et M. Jeannot ont soulevé une question qui fait penser à la formule: médecin, guéris-toi toi-même. Quand nous recevons les représentants d'une grande société de la Couronne du gouvernement canadien, étant donné l'importance de ces sociétés pour les Canadiens, je pense que ce Comité devrait rencontrer le personnel d'avance et passer en revue les sujets qui seront soulevés par les députés, les informations qui seront requises. De cette façon, nous pourrions interroger les témoins beaucoup plus utilement, avoir des séances plus fructueuses.

Vous vous souviendrez que lors des audiences du CN, l'autre jour, nous avons entendu des informations très complètes parce que les députés avaient déjà reçu des informations dans leur propre région. Franchement, l'exposé du CN a suscité beaucoup d'autres questions parce que nous avions des informations bien plus précises sur les décisions graves qui devraient être prises. Les questions se sont multipliées.

Le Comité a siégé pendant six heures et demie. Je sais que nous n'aimons pas tous les réunions... franchement, vous avez des décisions très difficiles qui vous attendent, et je ne sais pas si votre rôle est suffisamment connu. Je pense que nous pourrions en discuter pendant l'été.

C'est vrai, quand nous étudions le CN, Air Canada et d'autres services publics importants, je pense que nous devrions



[Text]

better and I think witnesses should know that. Certainly if this person has anything to do with it in the fall, as we move down the slippery road . . . Our format has to change, because we are wasting a heck of a lot of time this way.

Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, just a quick follow-up to my first question, my remark about the officers of the company.

I know you have no say or control over the matter of who is on the board of directors, but I see there is only one woman there, and there is only one woman as a vice-president. There are only three women in total out of about 35 people. You are lucky that Marg Mitchell is not on this committee, or you would be catching hell continually. What are the prospects of more promotions to senior management and officer level of women? Will there be some improvement in that, and not just because they are women, but because they are top notch people. I am sure you have some.

**Mr. Jeannot:** I think the proportion of women in management in Air Canada has been growing steadily, and as people grow there will be more opportunity for senior promotions. At this point in time, as we stated previously, we have been shrinking the management force, not expanding it.

**Mr. Benjamin:** Not the officers.

**Mr. Jeannot:** Yes, the officers have been—

**Mr. Benjamin:** They went down by two—

**Mr. Jeannot:** In the last three years we have gone down by more than two.

**The Chairman:** Were there a lot of middle management in the 2,000 that you mentioned earlier?

**Mr. Jeannot:** Oh, yes. There were a lot of middle management and also senior management.

**Mr. Benjamin:** But I am talking about the officers of the company.

**The Chairman:** You have his answer. You have one more question.

**Mr. Benjamin:** All right. In August 1984 we heard about a plan of hiring foreign nationals to operate international flights. Is there such a plan in place, or was it forgotten about? Are you doing that?

**Mr. Jeannot:** No, we are not hiring foreign nationals to operate in-flight. We have not hired them, nor is there a plan to do so.

**Mr. Benjamin:** All right. The only foreign nationals that you would hire would be those that would provide the service work, baggage handling, etc., on the ground—

**Mr. Jeannot:** Legislation in most countries, if not all countries, requires handling nationals.

[Translation]

pouvoir nous organiser mieux et les témoins devraient être au courant. Pour ma part, si j'ai encore un mot à dire à l'automne, alors que nous serons engagés sur la voie hasardeuse . . . Il faut changer nos méthodes parce que nous perdons vraiment beaucoup de temps de cette façon.

Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, en complément de ma première question, mes observations sur les responsables de la compagnie.

Je sais que vous n'avez aucun contrôle sur les nominations au conseil d'administration, mais je constate qu'il n'y a qu'une seule femme à ce niveau-là, et une femme seulement vice-président. Sur 35 autres personnes, il n'y a que trois autres femmes. Vous avez de la chance, Marg Mitchell n'est pas au Comité, sinon vous n'auriez pas fini d'en entendre parler. Peut-on s'attendre à ce que d'autres femmes soient nommées aux postes supérieurs et administratifs. Est-ce qu'il va y avoir des améliorations, et pas seulement parce que ce sont des femmes, mais parce que ce sont des candidates extrêmement qualifiées. Je suis certain que vous devez en avoir.

**M. Jeannot:** Je pense que la proportion de femmes à la direction d'Air Canada ne cesse d'augmenter, et au fur et à mesure qu'elles prendront de l'envergure elles auront plus de possibilités de promotion. Pour l'instant, comme nous l'avons déjà dit, les effectifs de la direction ont tendance à diminuer et non pas à augmenter.

**M. Benjamin:** Pas les membres de la direction.

**M. Jeannot:** Oui, les membres de la direction ont . . .

**M. Benjamin:** Il y en a deux de moins . . .

**M. Jeannot:** Depuis trois ans, plus de deux.

**Le président:** Parmi les 2,000 personnes dont vous avez parlé tout à l'heure, est-ce qu'il y avait beaucoup de cadres moyens?

**M. Jeannot:** Oh, oui. Beaucoup de cadres moyens et également de cadres supérieurs.

**M. Benjamin:** Mais je vous parle des directeurs de la compagnie.

**Le président:** Il vous a répondu. Il vous reste une question.

**M. Benjamin:** D'accord. En août 1984, nous avons entendu parler d'un plan qui consistait à embaucher des ressortissants étrangers pour travailler sur les vols internationaux. Est-ce que ce plan s'est réalisé ou bien l'a-t-on oublié? Est-ce que vous le faites?

**M. Jeannot:** Non, nous n'embauchons pas de ressortissants étrangers comme personnel de bord. Nous ne l'avons pas fait, et nous n'avons pas l'intention de le faire.

**M. Benjamin:** D'accord. Les seuls étrangers que vous embauchez, ce sont ceux qui assurent les services au sol, manutention des bagages, services, etc., . . .

**M. Jeannot:** Dans la plupart des pays, sinon tous, la loi exige que nous embauchions des gens sur place.

## [Texte]

**Mr. Benjamin:** Yes. But you have no foreign nationals operating as either flight crews or cabin crews on international flights?

**Mr. Jeannot:** No.

**Mr. Benjamin:** Fine.

**The Chairman:** That is a good spot there, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** It is a quicky.

**The Chairman:** All right.

**Mr. Benjamin:** What is your pavillion at Expo 86 costing? What are the related efforts you are making in behalf of that? I know that you are going to have a substantial increase in business on account of Expo anyway, so I am sure you will more than recover the cost, but I am curious about just what the costs are. You probably do not have all the final ones in so far, but . . .

• 1155

**Mr. Jeannot:** The pavilion itself is a little under \$2 million; the operation of the pavilion for the summer is a little over \$500,000; and the audio-visual is around \$1.5 million, I believe.

**Mr. Benjamin:** You are looking at about \$5 million?

**Mr. Jeannot:** Yes. It will be slightly under \$5 million. That includes, of course, the pavilion, the audio-visual, the airplane that is in our pavilion that has been moved from Ottawa, and the overhead gondolas which are part of our presence as well, all contributing to our image and certainly a very worthwhile promotional activity given the visibility in Canada and internationally of Expo '86.

**Mr. Benjamin:** With the Expo thing, I have been talking to some of your reservations people and on your flights—for example, Ottawa to Calgary to Vancouver—they are going crazy. I hope to goodness you are going to be putting on extra flights, at least for the summer months, mid-June to mid-September, and telling the public about it well in advance because I had a heck of a time getting a seat the other day on a reservation to Calgary and then another one to Vancouver.

**The Chairman:** He made a comment to conclude his question, but he mentioned it in his earlier question. You have given the cost of the pavilion. Do you have any figures as to the increase in traffic from your perspective at present, or has that been tabulated? Just as a matter of information.

**Mr. Tobin:** To Expo.

**The Chairman:** Yes, to Vancouver, Expo.

**Mr. Jeannot:** We are hoping that the load factors will be probably 5% higher than we have had in previous summers. We are hoping that in a peak month we will have 80% of the seats filled compared to maybe 75% in the peak.

**The Chairman:** It is not running 5% more now?

## [Traduction]

**M. Benjamin:** Oui. Mais vous n'avez pas d'étrangers comme personnel de bord ou comme personnel de cabine sur les vols internationaux?

**M. Jeannot:** Non.

**M. Benjamin:** Parfait.

**Le président:** Monsieur Benjamin, c'est un bon moment pour vous arrêter.

**M. Benjamin:** Une question est claire.

**Le président:** Bon.

**M. Benjamin:** Combien coûte votre pavillon à l'Expo 86? Quelles sont vos activités dans ce domaine? Vous aurez bien entendu beaucoup plus de travail grâce à Expo, donc vos frais seront largement couverts, mais je voudrais quand même savoir à combien ils vont se monter. Vous n'avez pas encore sans doute les chiffres définitifs.

**M. Jeannot:** Le pavillon revient à un peu moins de 2 millions et son exploitation au cours de l'été à un peu plus d'un demi-million. Le programme audio-visuel coûtera environ un million et demi.

**M. Benjamin:** Donc quelque cinq millions en total.

**M. Jeannot:** Un peu moins de cinq millions, ce qui comprend le pavillon, le programme audio-visuel, l'avion exposé dans le pavillon et qui est venu d'Ottawa ainsi que les gondoles ce qui ensemble renforce notre image, tant au Canada qu'au plan international grâce à Expo 86.

**M. Benjamin:** Il paraît que les vols entre Ottawa, Calgary et Vancouver sont complets. J'espère que vous prévoyez des vols supplémentaires au moins de la mi-juin à la mi-septembre et que le public sera averti longtemps à l'avance car j'ai eu beaucoup de mal à obtenir une réservation pour Calgary et Vancouver.

**Le président:** Vous avez mentionné le coût du pavillon. Est-ce que vous avez une idée de l'augmentation du trafic que vous escomptez?

**M. Tobin:** De gens se rendant à Expo?

**Le président:** Oui à Vancouver pour voir Expo.

**M. Jeannot:** Nous espérons que le taux de chargement sera de 5 p. 100 supérieur à ceux des étés précédents. Ainsi nous espérons remplir 80 p. 100 des sièges durant le mois de la plus grande influence par rapport à 75 p. 100 des années précédentes.

**Le président:** Est-ce que chiffre n'est pas d'ores et déjà de 5 p. 100 supérieur.



[Text]

**Mr. Jeannot:** On the transcontinental on certain days, but again you have to take the average over every day of the week and every one of the flights.

**The Chairman:** It will be interesting to see what it is eventually.

Mr. Tobin.

**Mr. Tobin:** I have a couple more deregulation-related questions.

When one looks to the American experience with deregulation, one can draw certain conclusions. One is that, in reality, cookies, if I can use that word, have not finished crumbling in the United States, and so to say one will go south and see what deregulation has done is really a bit of a misnomer because the evolution of change on the air side in that country has not settled in yet.

But we know that historically it came about because of a concentration of power in the U.S. by a handful of carriers, at least the perception of a handful of carriers, on the major national routes, integrated routes, and a desire to see more competition and hence lower fares.

Lower fares initially occurred and certainly new carriers started up, but I was in Washington some time ago, as were other members around this committee, talking to carriers, the FAA, congressional committees, and one of the themes that comes through about American deregulation is that the system south of the border is going full circle. So we are going to end up in the United States again with four or five major carriers. We see an example of that frequently, whether it is Texas Air taking over Eastern or whatever.

Many people believe that ultimately what deregulation will end up at in the United States is an industry that operates much closer to the established margins of safety versus above the margins; an industry that again is concentrated versus diverse; an industry that essentially, as a result of the deregulation process, has generated a couple of new specialized types of services—(a) a commuter system much more sophisticated than previously existed and (b) some specialized services like parcel post and so on. It lost \$5 billion during the first five years of the exercise, an industry that now finds itself in the hands more of financial people, if I can use that word, than airline people. There has been a fundamental shift.

• 1200

I want to ask the gentlemen at the table, because they represent Canada's best known—one of two, but certainly best known—carrier, when one looks at what is happening in this country with the alignment that is occurring between Air Canada, commuters, other carriers, equity positions being taken—CP, other carriers, equity positions being taken—whether or not we are going to see that increased competition with new carriers emerging in this country in a deregulated environment.

[Translation]

**M. Jeannot:** C'est vrai pour certains jours de la semaine mais il faut faire la moyenne pour tous les jours et pour tous les vols.

**Le président:** Ce serait intéressant de voir quelle sera cette moyenne.

Monsieur Tobin.

**M. Tobin:** Je voudrais poser deux questions concernant la déréglementation.

On peut tirer certaines conclusions de la déréglementation telle qu'elle a été réalisée aux États-Unis. En réalité la situation dans ce pays ne s'est pas encore décantée si bien qu'il ne suffit pas d'aller chez le voisin pour constater les résultats de la déréglementation, la situation étant encore fluide.

La déréglementation a été décrétée à l'issue d'une concentration parmi les principales compagnies d'aviation américaines sur les principaux trajets intérieurs, son but étant de renforcer la concurrence et de faire ainsi baisser les tarifs.

Au début les tarifs ont effectivement baissés et des nouvelles compagnies ont été créées. Mais lorsque nous nous sommes rendus à Washington il y a un certain temps, nous avons eu l'occasion de nous entretenir avec les représentants des compagnies aériennes, les membres de la FAA, des membres des commissions du Congrès qui tous ont insisté sur le fait que la déréglementation américaine avait pour ainsi dire abouti à son point de départ et qu'on allait à nouveau se retrouver avec quatre ou cinq grosses compagnies aériennes. C'est se qui arrive tout le temps notamment avec la reprise de Eastern par Texas Air.

De nombreuses personnes estiment que la déréglementation aux États-Unis aura pour effet de pousser les compagnies aériennes à suivre de près les règles en matière de sécurité, de renforcer la concentration plutôt que la diversification et qu'elle aura suscité de nouveaux services spécialisés d'une part un service de court et moyen courriers beaucoup plus développé que par le passé et d'autre part des services spécialisés pour le transport des petits colis etc. Au cours des cinq premières années de cette expérience, les pertes se sont montées à 5 milliard de dollars. Actuellement, les transports aériens sont entre les mains de financiers plutôt que de spécialistes de l'aviation. Il y a donc eu une nette évolution.

Je voudrais donc demander à nos témoins qui représentent une des deux principales compagnies d'aviation du pays si à leur avis la déréglementation au Canada aura pour effet d'accroître la concurrence avec la création de nouvelles compagnies alors que nous assistons en ce moment à diverses prises de participation dans ce secteur.

## [Texte]

To piggyback the point that Mr. Angus was trying to make some time ago, in essence deregulation, to the extent that it is going to happen, has happened *de facto* already in Canada. It is here, but the notion that the public should be out there with bated breath waiting for these incredibly reduced fares in a deregulated environment when the magic wand of a piece of legislation finally is presented to the House, is really an expectation that will not be realized. Could you comment on what I have said, or perhaps you might ask Mr. Taylor if he has something to say.

**Mr. Benjamin:** I used "full circle" several years ago.

**The Chairman:** Anyway, if you can handle the question. You have heard it before, but I will be interested in your answer. I thought Mr. Tobin was going to be a little more specific when he got around to the final question.

**Mr. Tobin:** Well, I have a specific question that flows out of that, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Okay. Well, answer the question. We are into opinion and commentary.

**Mr. Tobin:** I have a sequence of questions.

**The Chairman:** Well, you do have the experience in the field certainly to answer the general comments that prefaced the question. Anyway, the question is out there.

**Mr. Tobin:** Now that the Chairman has demonstrated his enthusiasm.

**The Chairman:** I thought you were going to ask about safety and some of those things, about cutting corners—

**Mr. Tobin:** No. You keep telling me the Minister will not allow any—

**The Chairman:** They work in the environment they are confronted with, and if it is a deregulated environment, they have to work the best they can, with all the debate as to whether that is the way it should be or should not be; that is my difficulty with the question. Anyway the question is out there.

**Mr. Tobin:** Let us see if the Chairman agrees with you.

**The Chairman:** I mean, this is why I think these kinds of questions are crazy, quite frankly.

**Mr. Tobin:** No, they are not.

**The Chairman:** Well, in terms of the annual report they are not crazy. Sorry, I took it back.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, in a few days the House will adjourn, and you can come back to being your own pleasant self. Now, if we could have a peaceful moment of solitude here, we could listen to the Chairman.

**The Chairman:** I have been so pleasant this afternoon.

**Mr. C. Taylor:** Mr. Chairman, I will try to be fairly brief and not to get either you or me into trouble in the process.

**The Chairman:** Go ahead. Do not worry about me.

## [Traduction]

Ainsi que M. Angus l'a fait remarquer tantôt, la déréglementation est déjà entrée dans les faits au Canada. Mais je pense que le public ne doit pas s'attendre pour autant à ce que les tarifs aériens baissent d'une façon sensationnelle au moment où un projet de loi sera enfin déposé à la Chambre. Je voudrais savoir ce que vous en pensez.

**M. Benjamin:** J'ai déjà utilisé l'expression «faire un cercle complet» il y a quelques années.

**Le président:** Vous avez sans doute déjà entendu cette question mais j'aimerais quand même entendre votre réponse. Je considère que la dernière question de M. Tobin serait plus précise.

**M. Tobin:** J'ai justement une question plus précise à poser.

**Le président:** Vous pouvez y aller.

**M. Tobin:** J'ai toute une série de questions à poser.

**Le président:** Vous ne devriez pas avoir du mal à y répondre.

**M. Tobin:** Maintenant que le président a démontré son enthousiasme.

**Le président:** Je pensais que vous alliez poser des questions concernant la sécurité et les économies de bout de ficelle.

**M. Tobin:** Non mais vous avez répété à plusieurs reprises que le ministre...

**Le président:** Ils sont bien obligés de tenir compte de la déréglementation et de faire de leur mieux. Quoi qu'il en soit la question a été posée.

**M. Tobin:** Je me demande si le président sera d'accord avec vous.

**Le président:** Je trouve que ce sont des questions idiotes.

**M. Tobin:** Pas le moins du monde.

**Le président:** Je m'excuse et je retire ce que je viens de dire.

**M. Tobin:** D'ici quelques jours quand l'ajournement sera décrété, vous redeviendrez l'homme sympathique que nous connaissons tous. Si on se taisait un instant, on pourrait entendre ce que le président a à nous dire.

**Le président:** J'ai été tellement agréable cet après-midi.

**M. C. Taylor:** Je vais essayer d'être bref et de ne pas susciter de problèmes.

**Le président:** Allez-y et ne vous en faites pas.



[Text]

**Mr. Benjamin:** He does it all by himself.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, are you attempting to intimidate the witness? I thought it was a very relevant question, given this brave new world of deregulation we are going into, and the public expectation about it.

**Mr. Benjamin:** Would you guys be quiet and let him answer.

**Mr. C. Taylor:** I think you have covered the U.S. scene very well. I do not think there is any question that when a major industry goes through a cycle, there are many changes that take place in it. I am not sure that even the U.S. expectation of deregulation was that it was going to create a lot more carriers that were going to survive forever. There are many of the people who were a part of that who forecast pretty well what has happened. They believe the benefits are there for what they did, and I do not think it is up to us to argue with them one way or the other.

On the Canadian scene, I do not think there is any question that the *Freedom to Move* position taken by the government has in fact given us, by and large, deregulation in this country; I think, again, it is probably coming out pretty well where the expectation was that it would—that in a country such as ours, probably a couple of fairly large carriers are going to evolve, simply because of the geography of our country. Because of the geography and the population and the need to make sure, as the president talked about earlier, that the smaller communities receive good airline service, which is becoming very expensive to provide today with very large aircraft, this will be provided by smaller aircraft; but the service will still be there.

I, for one, and I am sure the president shares it with me, believe the one thing we really do not have to worry about in this country because of so-called *Freedom to Move* or deregulation is the safety issue. I think the Canadian industry is well placed and understands that as well as the regulatory forces around us. But in order to meet the market needs in the smaller communities, I do not think there is any question but that there will be alliances with the two major carriers. I think that is part of the evolution of the *Freedom to Move* direction. I do not expect any great, major changes, even after the National Transportation Act, whether or not it is presented before or after. I think the steps have already been taken to bring it about through *Freedom to Move*.

• 1205

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I think it is very important to get the chairman of the board on record with those comments. Do you approve?

**The Chairman:** Yes, I think it was a very good answer and an interesting approach.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I note a reference to increasing cargo business on page 7 of the statement prepared by the president. You note the re-establishment of the Goose Bay-Labrador route. When I think about deregulation of rural areas, Goose Bay is a fine example. It is an area that is dependent on air cargo and air facility for most of the year, with the exception of a few summer months. That is how

[Translation]

**M. Benjamin:** Il suffit à la tâche.

**M. Tobin:** Est-ce que vous cherchez à intimider le témoin, monsieur le président? Je trouvais ça une question fort intéressante car le public s'intéresse énormément au problème de la déréglementation.

**M. Benjamin:** Est-ce que vous pourriez vous taire pour que le témoin puisse répondre.

**M. C. Taylor:** Vous avez très bien expliqué comment les choses se passent aux États-Unis. Il est évident que lorsqu'un secteur d'importance majeure traverse un cycle, toutes sortes de changements ont lieu. Je ne pense pas qu'on s'attendait aux États-Unis que grâce à la déréglementation, toutes sortes de nouvelles compagnies d'aviation parviendraient à survivre indéfiniment. Bon nombre de personnes ont fort bien prévu les choses et je ne trouve pas qu'il nous appartienne de juger.

Quant au Canada, le document du gouvernement intitulé «Aller sans entraves» a effectivement introduit la déréglementation dans le pays. On s'attend généralement que dans un pays aussi vaste que le nôtre, deux grosses compagnies d'aviation finiront sans doute à dominer le secteur. Quant aux petites agglomérations, elles seront sans doute desservies par des appareils de plus petit calibre car l'utilisation de gros appareils sur ces lignes est extrêmement coûteuse.

Je suis convaincu par ailleurs que la déréglementation n'aura pas d'effets nuisibles sur la sécurité. L'aviation canadienne est parfaitement à même de garantir une sécurité tout à fait satisfaisante. Pour desservir les petites agglomérations, il va falloir nécessairement conclure des accords avec les deux principales compagnies d'aviation. Cela fait partie de l'évolution prévue dans le document «Aller sans entraves». Je n'entrevois pas d'autres modifications majeures, même pas après le dépôt de la nouvelle Loi nationale sur les transports. Les principales innovations découleront automatiquement du document «Aller sans entraves».

**M. Tobin:** Les déclarations du président du Conseil d'administration sont fortes intéressantes. Qu'en pensez-vous, monsieur le président.

**Le président:** Il a très bien répondu.

**M. Tobin:** À la page 7 de son exposé, il est question d'une augmentation du fret aérien. Le trajet Goose Bay—Labrador a été rétabli. Goose Bay située dans une région rurale dépend des liaisons aériennes pour le transport des voyageurs et des marchandises pratiquement toute l'année à l'exception des quelques mois d'été. C'est la seule façon pour ces gens de se déplacer je me félicite donc du rétablissement de ce parcours.

[Texte]

people move themselves and their services in and out of the community, so I am pleased to see it is re-established.

But I also think in terms of areas of the country, such as the west coast of Newfoundland. An Air Canada cargo service has been developed by a gentleman named Frank Madigan, who has just retired from Air Canada. I am going to take an opportunity to say it; he did an absolutely superb job.

Frank Madigan did not respond to a demand by the local fish industry to develop a fresh fish market, flying fish out of Newfoundland straight into Los Angeles. He went out and developed that market himself. As marketing manager, he went around and saw the industry, and convinced them of the viability of this kind of exercise. He put the package together, spoke at public gatherings and meetings, and promoted the whole exercise. He did a tremendous job.

Now that service has established itself as viable, the freight levels are increasing at a steady pace. But it is the kind of service for my region that is fundamental for economic development and for Air Canada. Given that you are prepared to invest in it for some time to give it a chance to establish itself, it may prove to be a lucrative service.

You were thinking about rationalization, not only about rationalizing the kind of equipment used to move passengers, but replacing a jet for example, with a DASH-7 or DASH-8, whatever the case might be.

Are you also looking at these kinds of services? I say they are essential for economic development. I think that downstream, they will prove very beneficial to Air Canada. I am thinking in particular about the Goose Bays, and the other regions of the countries where those sorts of freight services fit the need to rationalize the operation.

**Mr. Jeannot:** Mr. Chairman, we are very proud of Frank Madigan, and we are proud to say we have several people of this calibre who have been trying hard, particularly on the freight side, to develop new markets. In general for many years, Air Canada has been very active in Atlantic Canada, through its freight division and its local district managers, in encouraging the development of fish and finding new markets.

This is a bit of chicken and an egg kind of situation, in the sense that there has to be supply and demand out there. We have been quite active over many years now in trying to put people together; with the producers, the harvesters of fish, with ourselves, with a distribution system in the United States and in Europe. We believe that there is a great deal more potential for Canadian fish in general, throughout the world.

We will work with the people to produce capacity. I think a fine example of that is to see how much the lobster business has grown in Atlantic Canada. It is just incredible how much that has grown, and there are many other dimensions of the fish business which could grow.

These are again driven by different dimensions from the rationalization you were talking about. We are looking at freight, and the capability of freighters, to operate in various areas. Volume has to be built up to be able to substantiate the size of our planes and the frequencies of those airplanes.

[Traduction]

Mais je voudrais savoir ce qui se passe dans d'autres régions notamment sur la côte ouest ou à Terre-Neuve. M. Frank Madigan qui vient de prendre sa retraite d'Air Canada a créé un service de fret aérien et je dois dire qu'il a fait un excellent travail.

En effet, Frank Madigan, a lui-même pris l'initiative de créer un marché. Ainsi il a convaincu l'industrie de la pêche locale de l'intérêt qu'il y aurait à expédier du poisson frais par avion de Terre-Neuve à destination de Los Angeles. Il a tout organisé, il en a parlé lors de réunions publiques et il a obtenu d'excellents résultats.

Ce service marche fort bien et le volume du fret augmente régulièrement. C'est d'ailleurs un service qui sera extrêmement bénéfique aussi bien pour ma région de Terre-Neuve que pour Air Canada. Je pense d'ailleurs que ce service deviendra éventuellement très rentable à condition que vous lui laissiez les moyens de s'affirmer.

Il est question de rénover les avions utilisés pour le transport des voyageurs en remplaçant notamment certains appareils par des Dash-7 ou des Dash-8.

Il faudrait également à mon avis envisager de créer d'autres services de fret aérien essentiels pour le développement économique des différentes régions du pays et qui éventuellement devraient devenir très rentables pour Air Canada. C'est particulièrement vrai des régions comme Goose Bay et d'autres endroits.

**M. Jeannot:** Nous sommes tous très fiers de Frank Madigan il n'est pas la seule personne de ce calibre d'ailleurs à avoir créé de nouveaux marchés pour le fret aérien. D'ailleurs, cela fait des années qu'Air Canada joue un rôle très actif dans la région Atlantique où nous cherchons à encourager l'industrie de la pêche et à trouver de nouveaux débouchés.

Il s'agit notamment d'encourager aussi bien l'offre que la demande. Nous avons donc cherché à réunir les producteurs, c'est-à-dire les pêcheurs en l'occurrence, avec les réseaux de distribution américains et européens. À notre avis il existe un énorme potentiel pour la pêche canadienne à travers le monde.

Nous allons donc poursuivre sur cette voie. À titre d'exemple, je pourrais encore citer l'expansion de la pêche et de la commercialisation du homard dans la région de l'Atlantique. D'autres secteurs pourraient également enregistrer des progrès de ce genre.

Nous sommes en train d'examiner la possibilité de renforcer le fret aérien, ce qui exige une augmentation des volumes pour remplir les avions et justifier les vols.



[Text]

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I am pleased to hear the president's response and his continued enthusiasm for this kind of effort. I would say to you that this kind of development, this kind of belief in the region—I know the chairman is a herring choker from down in the maritimes—this kind of investment in a region does as much for Air Canada's image in Atlantic Canada as does the investment in Expo '86 in British Columbia in terms of the international market.

• 1210

A final question. A slight change of tangent. We heard for the last number of years around this table, from you and from others, with respect to Crown corporations, more in particular, Air Canada, that the company's ability to acquire capital in the marketplace is restricted because of the Crown corporation status of the airline. Moving into a deregulated environment, all the airlines took a bath in the last year. They have all been losing money. I am sure you will all take whatever measures are necessary to accommodate that problem.

But what is the likelihood, or what is the thinking around the table among the Board of Directors—operating in a businesslike fashion, as you are mandated to do by the government—about the necessity or the attractiveness of going out and privatizing, partially or in whole, the Air Canada operation, given that you are unable to go to the government for funds, given that you are replacing a 1011 old fleet with new equipment more suited to current needs? Is the cashflow there? Is there a desire at this time, or is it preferable at this time to seek some shareholders other than government in Air Canada? And I ask that without any political connotation; I ask it as a business question.

**The Chairman:** And perhaps as you are answering that, you could interpret what you have got in your financial statement as to percentage of debt to equity, which it seems you have in here as 74%, and to see if that part is relevant—

**Mr. Tobin:** That is part of the reason for the question, Mr. Chairman.

**The Chairman:** —to the answer, because that was a question I was going to ask at one stage.

**Mr. C. Taylor:** Mr. Chairman, I do not think that there is any question that as the Board of Directors and the representatives of the owners, which are the Board of Directors and the senior management, as we look out into the future as to what the future is for this corporation, that new equity is going to have to be absorbed.

The question is, the present shareholder has said that there is to be no new equity for Crown corporations. We have turned that question back to the shareholder and said, What is our future then if there is to be no new equity injection? Then comes the question of the ownership, and I think all I would say, Mr. Chairman, is that at the moment we find ourselves in a bit of a paradoxical situation which has to be resolved by the shareholder. It is a shareholder question.

**The Chairman:** Would you say paradoxical or a catch-22 situation?

[Translation]

**M. Tobin:** Je suis heureux de constater que le président est toujours aussi enthousiaste. Ce genre de travail et de foi dans l'avenir de la région fait autant pour l'image d'Air Canada dans la région Atlantique que sa contribution à Expo 86 en Colombie-Britannique.

Une dernière question. Cela fait des années que vous nous dites qu'en tant que société d'État, Air Canada a du mal à trouver des capitaux sur le marché. Or depuis l'introduction de la déréglementation, toutes les compagnies aériennes sont en train de perdre de l'argent. Vous allez sans aucun doute prendre les mesures qui s'imposent.

Je voudrais savoir ce que vous pensez de l'opportunité de privatiser Air Canada, entièrement ou en partie seulement, étant donné qu'il est inutile de vous adresser au gouvernement pour obtenir de nouveaux capitaux et que vous êtes obligés de remplacer en partie du moins un certain nombre de vos appareils. Où en sont vos liquidités? Est-ce que vous allez chercher d'autres actionnaires en dehors du gouvernement pour obtenir des capitaux frais? Je vous pose la question sans aucune arrière pensée politique.

**Le président:** Vous pourriez également nous dire quelques mots concernant le ratio d'endettement de 74 p. 100 enregistré par Air Canada.

**M. Tobin:** C'est justement la raison pour laquelle j'ai posé cette question monsieur le président.

**Le président:** J'allais moi aussi poser cette question.

**M. C. Taylor:** Les membres du Conseil d'administration et de la haute direction sont effectivement convaincus qu'il va falloir pouvoir trouver des capitaux frais.

Or l'actuel actionnaire a fait savoir que les sociétés d'État ne toucheraient pas de nouveaux capitaux. À quoi nous leur avons répondu quel est l'avenir d'Air Canada si nous ne parvenons pas à attirer des capitaux frais. Nous nous trouvons donc dans une situation quelque peu paradoxale qui devra être résolue par le principal actionnaire.

**Le président:** Ce serait peut-être plutôt une situation impossible.

[Texte]

Mr. Tobin.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, that response begs a supplementary.

**The Chairman:** You can have one.

**Mr. Tobin:** How long can Air Canada continue with the current debt to equity ratio that you carry and still meet both the commitments that you have undertaken for yourselves in your business plan, but also in terms of meeting your commitment in a deregulated environment where people, I think, are going to be scrambling to respond to changing conditions and provide the necessary equipment to stay competitive? I mean, how much time does the shareholder have to sit back and ponder this question?

**Mr. C. Taylor:** That is a good question, and I am sure I know the answer. We would like to see the issue resolved by a year from now.

**Mr. Tobin:** Thank you.

**The Chairman:** Fine. Thank you, Mr. Tobin. Mr. Taylor.

**Mr. Taylor:** My question on *Freedom to Move* was really answered. I just want to make one quick comment. I have tried out this executive class and I would like to commend you on that class. I think it is a real find and I think more and more people are going to enjoy it. I think it is far superior to first class, frankly, and that is the way I try to travel now when I am travelling on a 767.

**Mr. Jeannot:** Thank you, Mr. Taylor. In fact, it is an example of what we mean by wanting to remain first among Canadians.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Taylor, for helping the Chair. But just before we come to Mr. Angus on the second round, and then I have Mr. Clifford, and then I think I have Mr. Benjamin on a third round, the Chair certainly hopes that this meeting will conclude at 1 p.m. and it will not be necessary to sit this afternoon. That is certainly the feeling I get from the participation of the questioners today. This gets into these parochial questions I have been admonishing members about, but I want to come back to something Mr. Tobin said about fish in the market and the development of the marketplace for fish. I certainly can . . . number one, I think west of the Lakehead, you have many problems and frankly—

• 1215

**Mr. Tobin:** Atlantic Canada is the centre of the universe, not parochial.

**The Chairman:** —we have not touched some of the fundamental problems you have, and I guess we are not going to do it today. However, I can tell you that next time when you come back—and it will not be in the dog days of almost this session when we are all a little punchy and pooped . . . However, there are two things. Your service west of the Lakehead—and I think I mentioned this last year—has improved immeasurably. There is no doubt. When I flew west of the Lakehead earlier, I would almost invariably take CP, because I liked the food better, I liked the service better, and I thought the personnel were more sociable and friendly. However, there has been a

[Traduction]

M. Tobin.

**M. Tobin:** Je voudrais poser une question supplémentaire.

**Le président:** Allez-y.

**M. Tobin:** Avec un ratio d'endettement aussi élevé, pendant combien de temps parviendrez-vous à réaliser vos objectifs économiques tout en rénovant votre équipement pour rester concurrentiels dans un secteur déréglementé. Combien de temps le principal actionnaire peut-il prendre pour réfléchir à cette question et y trouver une réponse.

**M. C. Taylor:** Nous voudrions que la question soit résolue d'ici un an environ.

**M. Tobin:** Merci.

**Le président:** Merci monsieur Tobin. M. Taylor.

**M. Taylor:** On a déjà répondu à la question que je voulais poser concernant le document «Aller sans entraves». J'ai eu l'occasion de voyager une fois dans la catégorie hommes d'affaires et je tiens à vous en féliciter. Le service est vraiment excellent et je pense que de plus en plus de gens vont l'utiliser. Il est supérieur à mon avis à la première classe et je compte m'en servir à bord des 767.

**M. Jeannot:** Je vous remercie, monsieur Taylor. C'est ainsi que nous comptons d'ailleurs rester en tête du peloton.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Taylor. Avant de donner la parole à M. Angus pour le deuxième tour et ensuite à M. Clifford et Benjamin, je voudrais ajouter que j'espère que nous terminerons d'ici 13 heures et que nous ne sommes pas obligés de siéger cet après-midi. Ceci me ramène à ce que M. Tobin disait tantôt concernant le développement des débouchés pour le poisson. À l'ouest de Lakehead vous avez beaucoup de problèmes . . .

**M. Tobin:** La région de l'Atlantique est le centre de l'univers monsieur le président.

**Le président:** Je présume que nous ne parviendrons pas à aborder aujourd'hui les principaux problèmes auxquels vous êtes confrontés. Je tiens néanmoins à vous dire que votre service à l'ouest de Lakehead s'est beaucoup amélioré depuis un an. Autrefois pour me rendre à l'ouest de Lakehead, je prenais toujours le Canadien Pacifique car je trouvais les repas meilleurs et le personnel de cabine plus agréable. Toutefois, depuis un an les choses se sont beaucoup améliorées à Air Canada et je vous en félicite.



## [Text]

marked change in the last year or so on that, and I commend you for it.

Coming back to fish, on those microwaved meals of yours, I wish the devil you would tell your lovely flight attendants that the cooking requirements may say 10 minutes, but the worst thing you can do with microwave cooking is to overcook. You are always supposed to undercook, and there have been some notable exceptions when the fish is great . . . I mean, in terms of the environment and knowing that it is all prepackaged and all that. The worst thing you can do is to overcook microwave . . . undercook . . . I think you have a tremendous market, and as far as I am concerned, I cook fish all the time.

**Mr. Tobin:** On a point of order. It is all because you have such a good sense of humour that I want to respond in kind and say, I think this is a crazy question.

**The Chairman:** Well, in favour of some of your fisherman. Anyway, it is not even a question. It is a comment. Anyway, that was a parochial, personal interjection, and I think those sometimes are fruitful or helpful. Anyway, Mr. Angus, you are on deck. No, you are on.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, I look forward to the publishing of "Microwave Cooking on Airlines" by Pat Nowlan.

**The Chairman:** I can do a heck of a lot. I even do it at home.

**Mr. Angus:** I want to discuss the area of staffing. I gather from *The Globe and Mail* this morning that Air Canada hired 251 flight attendants sometime last fall. They received, or 300 flight attendants have now received notification, according to the rules, that they may be laid off, come October. What was the intention with the hiring of the 251? How many of those original 251 have passed their six-month probation period, or what percentage has passed? Let us start from there.

**The Chairman:** Roger Linder.

**Mr. Linder:** Perhaps I can take that question. In some of his earlier remarks, the president made the point that as we moved into the winter period from the end of last summer, we were dismayed to find that the growth we were projecting for the winter was not materializing. That situation continued throughout the winter period, and it is the main explanation for the initial hiring that you mentioned of 250 flight attendants at the beginning of the winter period and the October/November period. We were looking forward to more substantial growth through the winter and obviously into the balance of this year to materialize. We were dismayed to find that this did not happen.

As a consequence, we now find ourselves looking forward to a year, and particularly this coming winter, which is going to be substantially less strong than we would have hoped for a year ago. Consequently, we have had to down-size our operation for this coming winter, compared with last winter. Mr. Jeannot also made mention of that in some of his earlier remarks. The consequence is that instead of being able to retain the services of those 250 flight attendants, not only

## [Translation]

Pour ce qui est des plats de poisson réchauffés au four à micro-ondes, vous devriez expliquer aux hôtesse que même si le mode d'emploi prévoit 10 minutes, il n'y a rien de pire que du poisson trop cuit. Il est arrivé de temps à autre que le poisson soit tout à fait excellent. Quoi qu'il en soit, j'estime que le potentiel est énorme et personnellement j'adore le poisson.

**M. Tobin:** J'invoque le Règlement. Parce que je sais que vous avez un excellent sens de l'humour, je voudrais à mon tour dire que votre question est tout à fait idiote.

**Le président:** Ce n'était pas une question mais simplement une observation. Je trouve que des remarques de ce genre peuvent parfois être utiles. Je donne maintenant la parole à monsieur Angus.

**M. Angus:** J'espère pouvoir lire un jour un livre intitulé: *De la bonne utilisation des fours à micro-ondes à bord des avions* par Pat Nowlan.

**Le président:** Je sais faire beaucoup de choses et c'est moi qui cuis le poisson chez moi.

**M. Angus:** Je voudrais dire quelques mots au sujet du personnel. J'ai lu dans le *Globe and Mail* de ce matin que Air Canada a engagé 251 personnels de cabine l'automne dernier. Or 300 hôtesse ont été notifiées qu'elles seraient mises à pied au mois d'octobre prochain. Pourquoi dans ces conditions avoir engagé 251 hôtesse l'an dernier? Sur ce nombre combien sont restées après leur période d'essai de six mois.

**Le président:** Je demanderais à monsieur Roger Linder de vous répondre.

**M. Linder:** Le président a fait remarqué que malheureusement nous n'avons pas enregistré au cours de l'hiver dernier la croissance que l'on avait prévue. C'est parce que nous avions prévu cette croissance que nous avions engagé ces 250 personnes au début de l'automne mais malheureusement nos prévisions se sont révélées fausses.

Nous prévoyons maintenant que l'hiver prochain le nombre de voyageurs sera de loin inférieur à ce qui avait été prévu il y a un an. Nous allons donc devoir être obligé de réduire nos effectifs. Pendant les mois d'été, nous parviendrons à occuper ces 250 nouvelles hôtesse mais malheureusement ce ne sera plus possible l'hiver prochain. C'est la raison pour laquelle nous serons obligés d'en licencier environ 300.

## [Texte]

through this summer period, which is relatively easy, because we are having a buoyant summer as we have all spoken about... but not being able to retain them through this coming winter is our regret. Obviously, we have had to identify the prospect of laying off some of those, in the order of about 300.

• 1220

Our hope and our intention is to work with the unions and the employees concerned to minimize the lay-off prospects, to use other means that would be mutually acceptable to the company and to the employees concerned—leaves of absence, other kinds of work-sharing arrangements—to minimize and, if possible, eliminate... and our track record is very good in that respect. When we have faced this problem in the past few years, in almost all cases we have been able to dramatically reduce the actual number of lay-offs against the initial estimates of what I will call the surplus requirement, through these other means. That would be our intention again this winter.

**The Chairman:** According to your labour contract, you have to give, what, three months' notice or four months' notice of the intention?

**Mr. Linder:** If we identify a surplus of more than a hundred people in a given category or classification against some future operating period, then we have to, according to the Canada Labour Code, write to the Minister of Labour informing him, and we have to give 16 weeks' notice to that effect.

**Mr. Angus:** That is the Canada Labour Code, not the collective agreement.

**Mr. Linder:** This is the Canada Labour Code, which requires us to serve notice, and that is what we did late last week in the case of the 300 flight attendants.

**Mr. Angus:** In terms of the mechanisms you use to minimize the number of lay-offs, is one of the ones you are considering at this point a golden handshake for some of the senior flight attendants? And I say golden, as opposed to silver, which means at the higher level of buy-out.

**Mr. Linder:** I think that is one of the possibilities; we have not yet got into discussions with the union about any of the possibilities. It is one we will keep an open mind on, but I have to remind Mr. Angus that in the negotiations with this particular union last year, they refused to consider as part of the settlement of that particular negotiation a voluntary retirement program for their employees. They did not choose to bargain for that, and this obviously has to weigh in the balance when we come to discuss the alternatives we have at our disposal for this coming winter.

**Mr. Angus:** When that kind of thing is discussed at the bargaining table, it is usually in terms of a trade-off between income or fringe benefits for the existing employees, as compared with opportunities for the senior employees who may be getting out.

Let me go back, then, to a couple of the other questions I asked you at the beginning of this section. With regard to

## [Traduction]

Nous avons donc l'intention, de concert avec les syndicats et les intéressés, de minimiser le nombre de mises à pied en accordant notamment des congés sans solde ou en partageant les emplois. Lorsque des situations du même genre se sont présentées dans le passé, nous avons presque toujours réussi à réduire au minimum le nombre de mises à pied par rapport au chiffre initialement prévu. C'est ce que nous avons l'intention de faire à nouveau l'hiver prochain.

**Le président:** D'après la convention collective, vous êtes tenus de leur donner un préavis de 3 ou 4 mois je crois.

**M. Linder:** Lorsqu'on constate un excédent de plus de 100 personnes dans tel ou tel catégorie, nous devons d'après le Code canadien du travail en aviser le ministre du travail par écrit et donner un préavis de 16 semaines aux intéressés.

**M. Angus:** Ceci d'après le Code canadien du travail mais non pas d'après la convention collective.

**M. Linder:** Effectivement et c'est ce que nous avons fait la semaine dernière pour les 300 hôtesses.

**M. Angus:** Pour minimiser le nombre de mises à pied, est-ce que vous comptez offrir des indemnités spéciales de départ à un certain nombre d'hôtesses ayant beaucoup d'ancienneté?

**M. Linder:** C'est une possibilité mais nous n'en avons pas encore discuté avec le syndicat. Je tiens néanmoins à vous rappeler que lors de nos dernières négociations avec le syndicat, celui-ci a refusé catégoriquement un programme de mise à la retraite volontaire pour ses membres. Comme ils ont refusé cette option, il faudra en tenir compte lorsqu'il sera question des solutions à retenir pour l'hiver prochain.

**M. Angus:** Au cours des négociations, il s'agit généralement de faire un choix entre d'une part l'augmentation de salaire et d'avantages divers pour l'ensemble des employés ou d'autre part la possibilité de départ volontaire à la retraite pour les employés ayant une longue ancienneté.

Je voudrais maintenant revenir à deux questions que je vous avais posées tantôt. Sur les 250 et une hôtesses engagées



[Text]

those 251 new employees who came in, what percentage of them have not made it to the—I guess it is a six-month probationary period... What percentage have you, for whatever reason, removed from the payroll of Air Canada.

**Mr. Linder:** I do not have an exact figure, Mr. Angus, but I would imagine the vast majority of those employees are still with us, and have gone more than six months with the company, and therefore have acquired full status.

**Mr. Angus:** You have not, then, used the six-month probation rule as a means of early elimination of those employee positions?

**Mr. Linder:** No, I do not believe so, not to any significant extent—except for cause, if they obviously did not meet minimum requirements for the job and so on.

**Mr. Angus:** Is it possible that one of these new employees, within two or three weeks of passing their six-month probationary period, and having met all of the conditions of the requirements for work, in fact exceeded them in terms of... I think there is a minimum number of hours per month they have to work, or that they are allowed to work, 75 or something like that. And if that employee, two or three weeks prior to the end of the six-month probationary period being completed, failed to respond to a request to work, is it possible that, for that sole reason, they would be terminated, under the terms of the collective agreement?

**Mr. Linder:** It is possible. It is somewhat unlikely, but it is a possibility.

**Mr. Angus:** Do they have any protection under the collective agreement? For instance, if the example I gave you was in fact a real case, would that employee be able to go to his or her union to lodge a grievance and then go through the normal procedures?

**Mr. Linder:** Yes. Of course.

**Mr. Angus:** So they are covered.

**Mr. Linder:** Yes.

**Mr. Angus:** Okay. Well, I understand that the case is real. I do not have any other particulars, but as long as they have the protection of the union, then I suspect it will be followed through.

My last question is an Ontario question, and perhaps you gentlemen may not be aware of it. If you are not, I would appreciate it if you could report back to us at some other time.

• 1225

Apparently the Province of Ontario is negotiating with air carriers that serve what is loosely called "northern Ontario", and in particular northwestern Ontario, for some kind of voucher mechanism that would allow the transportation of people who are medically necessary travellers; in other words, they have been sent by their physician from Thunder Bay to Toronto to be hospitalized. The Province of Ontario put into place a program to provide the funding for that and indicated when they did so that the initial mechanism was very cumbersome.

[Translation]

l'automne dernier, quel pourcentage n'ont pas été retenues au delà de la période d'essai de six mois.

**M. Linder:** Je n'ai pas les chiffres exacts sur moi mais je présume que la majorité travaille encore pour nous et que les six mois d'essai étant passés, elles sont maintenant toutes engagées à titre permanent.

**M. Angus:** Vous n'avez donc pas profité de la période d'essai pour vous débarrasser de ces personnes.

**M. Linder:** Non, sauf pour celles qui ne donnaient vraiment pas satisfaction.

**M. Angus:** Au cours des six mois d'essai, les hôtesse doivent en principe travailler un minimum de 75 heures par mois je crois. Auriez-vous profiter de la période d'essai pour mettre à pied un certain nombre d'hôtesse qui deux ou trois semaines avant la fin de la période d'essai, auraient refusé de venir travailler?

**M. Linder:** C'est peu probable mais c'est quand même possible.

**M. Angus:** Peuvent-elles invoquer la convention collective pour se défendre? Si l'une a effectivement été renvoyé dans ces conditions, elle pourrait-elle déposer un grief par l'entremise de son syndicat?

**M. Linder:** Certainement.

**M. Angus:** Tant qu'elles sont couvertes.

**M. Linder:** Oui.

**M. Angus:** Il paraît que c'est arrivé. Mais dès lors que le syndicat assure leur protection, il faudra attendre et voir comment les choses se passent.

Je voudrais enfin vous poser une question concernant l'Ontario, question à laquelle vous ne pourrez pas peut-être me répondre. Dans ce cas je vous demanderais de bien vouloir me faire parvenir la réponse plus tard.

Apparemment, la province de l'Ontario est en train de négocier avec les transporteurs aériens qui desservent ce qu'on appelle généralement le «nord de l'Ontario» et en particulier le nord-ouest; il s'agit d'un système de bons qui permettrait aux gens qui ont besoin de voyager pour des raisons médicales de le faire. Autrement dit, leurs médecins les envoient de Thunder Bay à Toronto pour les faire hospitaliser. La province de l'Ontario établit un programme de financement du déplacement mais comme le mécanisme prévu était extrêmement

*[Texte]*

some and they were negotiating with the airlines to work out some kind of voucher system, so that all the doctor had to do was to sign a chit, they could hand it to the Air Canada counter, and they would get the passage. Have those negotiations occurred, to your knowledge?

**Mr. Linder:** I am not sure. I am not aware of this particular development. Obviously we will look into it and we will provide you with all the details you may wish for. But I am not aware of any of the details of this particular—

**Mr. Angus:** I am trying to find out whether the Province of Ontario is living up to its promise.

**Mr. Clifford:** Rumours abound among your employees, and certainly in London, Ontario, where they have been on the front page of the newspapers, that Air Canada is about to announce station shutdowns and route reorganization, specifically with London centre involved. I would like a comment on that.

The part along with it is who, if anybody, would you involve or talk to on that? Would the Minister of Transport know of your decision? Would that be a normal route, for you tell him? Who else would be involved in that kind of a decision? I am assuming these rumours are not true.

**The Chairman:** You want to know if the board of directors... What is the sequence of where this comes from and where it starts and where it finally comes out in the public domain, as a matter of step by step?

**Mr. Jeannot:** The re-examination of presence in markets is something we do periodically at the commercial level as we look at the intensity of the marketplace, as we look at our ability to serve the market efficiently and well, either alone or in conjunction with some of our partners in the airline business. The modification to the network is something that has been going on ever since the company existed.

But a decision to pull out of a station is important enough to have full discussion at the corporate table and for that matter be presented to the board of directors, and the board of directors would agree; would endorse the decision. Naturally any suspension would have to be announced to the shareholder; to the Minister of Transport. It would also have to be mentioned to the Transport Commission, which still exists today; the CTC.

Again, as we contemplate some of those, there are two important considerations I mentioned earlier this morning that would guide any decision of that type. The community has to have service, and we would want to feel reassured that the community would have some airline service; which may not necessarily be jets if we were the only jet operator in that community but which at least would provide additional frequency if it were to be operated with smaller airplanes. So the service to the community would certainly be an important dimension in our decision-making.

But the way of addressing the human question of our employees in that community would also be very important. As

*[Traduction]*

compliqué, ils sont en train de négocier avec les compagnies aériennes pour établir un système de bons qui seraient signés par les médecins et que le patient présenterait au guichet d'Air Canada pour avoir un passage. Est-ce que ces négociations sont terminées?

**M. Linder:** Je ne sais pas. Je ne suis pas au courant de cela. Evidemment, nous allons nous informer et nous vous donnerons tous les détails voulus. Cela dit, je ne suis pas au courant de...

**M. Angus:** J'essaie de découvrir si la province de l'Ontario respecte ses engagements.

**M. Clifford:** Les rumeurs vont bon train parmi vos employés, et en tout cas, à London, Ontario, on a annoncé à la une des journaux qu'Air Canada avait l'intention de fermer certaines escales et de réorganiser ses itinéraires, et que London était directement concerné. J'aimerais que vous m'en parliez.

D'autre part, j'aimerais que vous me disiez qui participe à cet exercice? Est-ce que le ministre des Transports est au courant de votre décision? Est-ce que c'est la procédure normale, vous devez le prévenir? Qui d'autre participe à ce genre de décision? Je prends pour acquis que ces rumeurs ne sont pas exactes.

**Le président:** Vous voulez savoir si le conseil d'administration... Comment les choses se déroulent-elles, par où commence-t-on, et à quel moment est-ce que cela entre dans le domaine public, vous voulez savoir la procédure étape par étape?

**M. Jeannot:** Périodiquement, nous réévaluons la place que nous occupons sur les différents marchés, la place commerciale que nous occupons. Nous tenons compte de l'intensité du marché, de notre efficacité, nous seuls ou avec les compagnies aériennes qui sont nos partenaires. Depuis la naissance de la compagnie, il y a toujours eu des modifications du réseau.

Mais la décision de supprimer une escale est suffisamment importante pour faire l'objet de discussions approfondies au sein de la direction, et au conseil d'administration qui doit donner son approbation, confirmer la décision. Naturellement, toute fermeture doit être annoncée à l'actionnaire, le ministre des Transports. La Commission des transports qui existe toujours aujourd'hui, la CCT, doit également être prévenue.

Encore une fois, lorsque nous étudions ce genre de possibilité, il y a deux considérations importantes dont j'ai parlé ce matin. Les services qui sont indispensables pour la communauté, et nous devons nous assurer avant de prendre ce genre de décision que la communauté est bien desservie par un réseau de transport aérien, mais pas forcément des jets; lorsque nous sommes les seuls à acheminer des jets dans une région, on peut envisager de remplacer ce service par des appareils plus petits. Par conséquent, le service est une dimension importante de nos décisions.

Cela dit, il y a un autre élément très important, le sort de nos employés dans cette localité. Dès qu'une décision est prise,



*[Text]*

soon as such a decision was reached we would naturally inform our employees. They would be the first to be informed, because they are the most concerned, in addition to the community. We would endeavour at that time, as we have done in the past, to find ways of minimizing the human difficulties that come out of such closures, whether we can relocate people or help them to relocate or to change jobs within the community.

• 1230

In some cases they are at an age where it is attractive for them to retire. So I would say we have to ensure that the community has service and that our employees have a plan to support their next step.

**Mr. Clifford:** What about time lines? Do you have a comment about these rumours? I have just told you they exist. You have admitted you are making these decisions, that this rationalization process is going on.

**Mr. Jeannot:** There is cost-reduction rationalization going on in many aspects of Air Canada right now. The network is certainly one area of examination. If you look at a project, it does not mean you are actually going to implement it. We have to look at many possible avenues of being more efficient to discover those that we think are implementable and worthwhile.

There is no denying that re-examination of our network is taking place, both inside and outside Canada, as we also look at outside stations to see whether they are paying their way or are going to be profitable in the future. But inside the corporation, all kinds of examination go on, some of which will affect our people, some of which will not.

But we can in time save people, in terms of efficiencies of deployment techniques and shops, whether we can mechanize or automate. All of that is going on, and a lot of those activities are going on today. This would naturally tend to lead to a lot of rumours because you have to sometimes look at many baskets to find some good eggs.

**Mr. Clifford:** So what would you advise 400,000 or 500,000 people down in our part of Canada who care about Air Canada? Would you say that all this is going on and you will be getting back to them in the fall, the winter, next year, when would you say?

**Mr. Jeannot:** The London market is very important to us, Mr. Clifford. We have attempted to keep this in the past through arrangement with the local carrier who is domiciled in London, Air Ontario. We have had a long-standing agreement and arrangement between Air Canada and Air Ontario, which has in fact been consolidated by partial ownership, 24% equity of Air Canada and Air Ontario. If Air Ontario is going to be an extension of Air Canada, we want to make sure that they provide good service to the London area, as they have been attempting to do between London and Toronto.

Now the standard is of course a little different from Air Canada when it comes to a commuter-local carrier. Sometimes the presence or the absence of a jet is perceived as a very

*[Translation]*

nous en informons nos employés. Ils sont les premiers prévenus, car ils sont les plus directement concernés, en plus de la communauté. À ce moment-là, comme nous l'avons fait par le passé, nous essayons de minimiser les problèmes humains que cette fermeture pourrait provoquer, nous essayons de replacer les gens ou de les aider à retrouver du travail ou à trouver un nouvel emploi dans la localité.

Dans certains cas, ils envisagent de prendre leur retraite. Autrement dit, nous commençons par nous assurer que la localité est desservie et que nos employés ont un plan d'avenir.

**M. Clifford:** Et les rumeurs de fermeture, que pouvez-vous nous en dire, je viens de vous en parler. Vous avez reconnu que vous preniez ce genre de décision et que vous aviez entrepris de rationaliser votre réseau.

**M. Jeannot:** On procède actuellement à une rationalisation dans de nombreux domaines en vue de réduire les coûts. Évidemment, le réseau fait partie de cet examen. Mais ce n'est pas parce qu'on envisage quelque chose qu'on l'applique forcément. Nous devons envisager beaucoup de possibilités et déterminer quelles sont celles qui sont applicables et rentables.

Nous remettons en question notre réseau, c'est indéniable, à l'intérieur et l'extérieur du Canada, et nous nous penchons également sur les escales que nous avons à l'étranger pour voir si elles sont rentables et si elles vont le rester. Mais à l'intérieur de la société, nous remettons également en question nos processus, et parfois cela affecte nos employés, parfois ce n'est pas le cas.

Avec le temps, nous réussissons tout de même à économiser en employés, en améliorant nos techniques de déploiement et nos ateliers, le cas échéant en mécanisant ou en automatisant. Ce sont des activités qui sont plus ou moins permanentes et bien sûr, cela provoque naturellement beaucoup de rumeurs parce qu'on doit parfois regarder dans beaucoup de paniers avant de trouver quelques bons oeufs.

**M. Clifford:** Alors que répondriez-vous aux 400,000 ou 500,000 personnes de notre région pour qui Air Canada est important? Vous leur dites que tout cela est à l'étude et que vous leur en reparlez à l'automne, à l'hiver, l'année prochaine, quand?

**M. Jeannot:** Le centre de London est très important pour nous, monsieur Clifford. Par le passé, il nous est arrivé de conclure des accords avec le transporteur local de London, Air Ontario. Air Canada et Air Ontario ont un accord depuis longtemps, accord qui a été consolidé par un titre de propriété partielle, 24 p. 100 d'Air Canada et Air Ontario. Si Air Ontario doit devenir le prolongement d'Air Canada, nous voulons que la région de London soit bien desservie, et c'est ce qu'ils ont essayé de faire entre London et Toronto.

Maintenant, les normes diffèrent quelque peu entre Air Canada et un transporteur local qui fait de courts trajets. Un jet peut être considéré comme un facteur extrêmement

[Texte]

significant factor. But on short-haul and shorter-haul distances, frequency and access to the Air Canada network certainly ought to be an important dimension. We would want to make sure that this kind of thing is available to the people in those communities.

**The Chairman:** I want to just clarify one point. You have given a step-by-step procedure. Has there been a management decision? When it is a station suspension, or station withdrawal, then as a matter of policy it goes to the board of directors. The Minister is also advised. There is still the backup of an application under the present system before the CTC. So those would be the four steps: a management decision, a board of directors, information or advice to the Minister and to the CTC. Is advice given to the Minister after the board makes up its mind? How does that come about?

**Mr. Jeannot:** There are actually several iterations. In the theory, it could be as sequential as the way it has been described. But in practice we would want to make sure that our board right now is aware of the examinations that are ongoing. I think the board is aware we are doing a lot of activities right now in an effort to reduce our cost and to become more efficient, and they are aware of all the areas in which investigation is ongoing.

• 1235

**The Chairman:** They are aware of the ongoing investigation, but so far the management decision to abort has not been made; they just are aware of ongoing examinations. Is that correct?

**Mr. Jeannot:** The final decision has not been made, no.

**The Chairman:** By management?

**Mr. Jeannot:** By management.

**The Chairman:** Before it is laid before the board?

**Mr. Jeannot:** That is right.

**The Chairman:** Okay. Thank you.

**Mr. Clifford:** And London is one of those? What you just said applies to London—no final decision has been made?

**Mr. Jeannot:** Yes.

**The Chairman:** It has not come before the board yet.

**Mr. Clifford:** That is what I meant. Following your rationale, I have written every one of those stages down, and I will very carefully follow all those, Mr. Chairman.

**The Chairman:** That is how I interpret it, but I just wanted to make sure—

**Mr. Clifford:** Do I not have that right?

**Mr. C. Taylor:** Mr. Chairman, the board is aware that management are proposing certain things as part of this whole program of cost reduction and more efficiency. The board is aware that London is on that list. Management has not yet

[Traduction]

important. Mais pour les courts trajets, la fréquence et l'accès au réseau d'Air Canada constituent certainement un facteur important. Nous voulons que les gens de ces localités continuent à avoir ce service.

**Le président:** Une précision. Vous nous avez exposé la procédure étape par étape. Est-ce qu'une décision a été prise? Lorsqu'il s'agit de la suppression d'une escale ou de la fermeture d'une escale, cela doit être soumis au conseil d'administration. Le ministre est également prévenu. Avec le système actuel, il y a un autre contrôle, celui d'une demande présentée à la CCT. Voilà donc les quatre étapes: décision de l'administration, conseil d'administration, soumission au ministre et à la CCT. Lorsque le conseil d'administration a décidé, est-ce qu'on conseille le ministre? Comment les choses se passent-elles?

**M. Jeannot:** En fait, il y a plusieurs possibilités. En théorie, cela pourrait être aussi automatique qu'on l'a expliqué. Mais en pratique, nous tenons à nous assurer que notre conseil d'administration est déjà prévenu du travail qui se fait. En fait, notre conseil sait que nous reconsidérons actuellement toute la situation en vue de réduire nos coûts et d'améliorer notre efficacité, et ils sont au courant de tous les secteurs que nous examinons.

**Le président:** Ils sont au courant de cet examen permanent, mais la décision de fermer n'a pas encore été prise. Ils sont simplement au courant de l'examen, n'est-ce pas?

**M. Jeannot:** La décision finale n'a pas été prise, non.

**Le président:** Par la direction?

**M. Jeannot:** Par la direction.

**Le président:** Avant d'être soumise au conseil d'administration?

**M. Jeannot:** Exactement.

**Le président:** D'accord. Merci.

**M. Clifford:** Et London, c'est une de ces escales? Ce que vous venez de dire s'applique à London, aucune décision définitive n'a été prise?

**M. Jeannot:** Oui.

**Le président:** Cela n'a pas encore été soumis au conseil d'administration.

**M. Clifford:** C'est ce que je voulais dire. En suivant votre raisonnement, j'ai pris note de toutes ces étapes, et j'ai l'intention de les suivre de très près, monsieur le président.

**Le président:** C'est mon interprétation, mais je voulais m'assurer...

**M. Clifford:** Je me suis trompé?

**M. C. Taylor:** Monsieur le président, le conseil sait que la direction a l'intention de changer certaines choses dans le cadre de ce programme de réduction des coûts et d'efficacité. Le conseil sait que London figure sur la liste. La direction n'a



[Text]

come to the board and said, we are going to withdraw from London on day x

**Mr. Clifford:** That is what I wanted to know.

**The Chairman:** Fine. That is—

**Mr. Clifford:** Let me just ask these other two. These are brief.

You said you are hopeful of expansion of destinations in the sun market with charters. Could London be considered as a site to begin some of these charters? Would Air Canada have any interest in working with local people in London to charter out of London with Air Canada to some of the sun market places or other parts of the world?

**Mr. Jeannot:** Every market in Canada is important to us, Mr. Clifford, and generally speaking we work with a tour operator who wants to put a package together, because in the case of a charter, as you know, the airline is just the provider of the airplane. At this particular time of the year, in fact, the programs for next winter are all being finalized, and so our people have been sitting down with many tour operators looking at the prospects and looking at the destination that these tour operators would like to develop in terms of packages. Whether or not there are specific activities right now out of London, Ontario, I really do not know. I do not know whether Mr. Linder is aware of any or—

**Mr. Clifford:** Would you be interested is what I want to know, or has Air Canada already made up its mind to be in Toronto or some place like that?

**Mr. Benjamin:** It is up to the travel agency.

**The Chairman:** It is a travel agency. His answer was if a charterer wanted to get a business going—

**Mr. Clifford:** I have been told that is not the case, Mr. Chairman. I have been told you had no interest in working with our tour operators in London.

**Mr. Jeannot:** We are interested, Mr. Clifford, any time we can make money.

**The Chairman:** That is right.

**Mr. Clifford:** One last question. It has to do with air cargo, which I understand has been a lucrative market for you. Why is there a hold-up? I am told that England to Montreal, England to Toronto is very lucrative for at least one plane load a week of dangerous commodities—chemicals—to move from England to the Toronto marketplace. Is Air Canada very active in this marketplace, or are we being held up because of the provincial government and their requirements about the movement of hazardous goods?

**Mr. Jeannot:** We are quite aggressive in the cargo area. Of course, we are very concerned with dangerous goods, and we move them with all the precautions they deserve. I am not aware of any specific example of some shipments out of England that are not moving. We have to respect all the regulations, whether provincial or federal, and there may be some in that particular instance, but if we can have the details of that particular example we would be glad to trace it for you.

[Translation]

pas encore rencontré le conseil pour lui annoncer son intention de fermer la station de London tel jour.

**M. Clifford:** C'est ce que je voulais savoir.

**Le président:** Parfait. C'est . . .

**M. Clifford:** Deux questions encore, très courtes.

Vous avez dit que vous espériez voir le marché du soleil et des charters prendre de l'expansion. Est-ce que certains de ces vols nolisés ne pourraient pas partir de London? Air Canada aurait peut-être intérêt à travailler avec les gens de London et à organiser des vols nolisés à destination des îles et d'autres parties du monde?

**M. Jeannot:** Tous les marchés sont importants pour nous, monsieur Clifford, et en règle générale, nous nous mettons d'accord avec un organisateur de voyage qui se charge de l'organisation. En effet, comme vous le savez, dans le cas d'un charter, la compagnie aérienne fournit uniquement l'appareil. En fait, les programmes de l'hiver prochain sont pratiquement prêts et nos gens ont discuté avec les organisateurs de voyage des destinations qui intéressent ceux-ci. Je ne saurai vous dire s'il y a des activités particulières à London, Ontario. Je ne sais pas si M. Linder est au courant . . .

**M. Clifford:** Ce que je voudrais savoir, c'est si cela vous intéresse ou bien si Air Canada a déjà décidé de se contenter de Toronto ou d'une autre ville?

**M. Benjamin:** C'est à l'agence de voyage de décider.

**Le président:** C'est une agence de voyage. Il vous a répondu que si un organisateur veut organiser . . .

**M. Clifford:** Monsieur le président, on m'a dit que ce n'était pas le cas. On m'a dit que les projets de nos organisateurs de London ne vous intéressaient pas.

**M. Jeannot:** Ils nous intéressent monsieur Clifford, si s'est rentable, ça nous intéresse.

**Le président:** Exactement.

**M. Clifford:** Une dernière question, au sujet du fret aérien qui, apparemment, est très lucratif. Qu'est-ce qui vous arrête? On me dit que le trajet Angleterre-Montréal et Angleterre-Toronto est extrêmement lucratif pour un vol au moins par semaine de produits dangereux, produits chimiques, entre l'Angleterre et Toronto. Est-ce qu'Air Canada fait beaucoup dans ce domaine, ou bien est-ce que le gouvernement provincial et ces règlements sur le transport des produits dangereux vous empêchent de faire ce que vous pourriez faire?

**M. Jeannot:** Nous faisons beaucoup dans le domaine du transport du fret. Bien sûr, les produits dangereux sont une considération particulière, et nous les traitons avec toutes les précautions qu'ils méritent. Que je sache, tout fonctionne normalement à partir de l'Angleterre. Bien sûr, nous devons respecter tous les règlements, provinciaux ou fédéraux, et certains s'appliquent probablement à ce cas particulier, mais si vous avez des détails sur un cas particulier, nous ferons des recherches.

[Texte]

**Mr. Clifford:** Nothing sticks out in your mind, though, against, say, the Province of Ontario and their Minister of Environment with their new regulations?

**Mr. Jeannot:** Nothing that I am aware of.

**Mr. Clifford:** So I could put these people in touch with your people directly to see if there indeed is a problem.

**Mr. Jeannot:** Yes.

**Mr. Clifford:** I only hear the one side of it.

**Mr. Jeannot:** That does not mean of course there are no limitations. I am just saying I am not aware of any. We would be glad to check it.

**Mr. Clifford:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** A couple of quick questions, and then a fairly general one.

• 1240

You started an early retirement plan for pilots. You expected about 40 of them to pick it up and I understand that 99 or 100 did. Was the package too rich, or was it offered too soon? Are you going have to hire more pilots? What kind of a situation are you in? Am I correct in understanding that more than twice as many took the package than were expected to?

**Mr. Jeannot:** I believe 90 or 91 pilots have accepted the package. Our initial projection was for around 50 so the demand seems to have exceeded the original expectations.

It is a blessing in disguise in some ways because of the reduction in flying... not quite totally comparable to that. Our reduction in flying is about the equivalent of 70 pilots instead of 91, so we will have to add a few more pilots.

**The Chairman:** Can you talk some of the ones who retired early into coming back?

**Mr. Jeannot:** Actually, it pays us to let them go.

**The Chairman:** You do not have to pay the new ones you hire as much.

**Mr. Jeannot:** A lot of the pilots who have decided to retire are L-1011 captains who feel that the fleet is being less utilized and...

**Mr. Benjamin:** They go on to some other airline.

**Mr. Jeannot:** If they find employment, as some of them may at cheaper rates than Air Canada... On the other hand, the package was an active part of negotiation with the pilots, as you I am sure understand. It was exchanged for some very important concessions in terms of variable hours. This is providing us with a fair bit of efficiency. Even though it is a little more than estimated, it was an honest and fair trade.

[Traduction]

**M. Clifford:** Mais il n'y a rien qui vous vient à l'esprit, des difficultés que la province de l'Ontario et le ministre de l'Environnement vous feraient avec leurs nouveaux règlements?

**M. Jeannot:** Pas que je sache.

**M. Clifford:** Autrement dit, je peux dire à ces gens-là de contacter votre personnel pour voir s'il y a vraiment un problème.

**M. Jeannot:** Oui.

**M. Clifford:** On ne me parle que d'un aspect de la question.

**M. Jeannot:** Bien sûr, il y a tout de même des restrictions. Cela dit, je ne suis pas au courant d'un cas particulier. Nous nous ferons un plaisir de vérifier.

**M. Clifford:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Deux questions très rapidement, puis une question très générale.

Vous avez mis sur pied un plan de retraite anticipée pour les pilotes. Vous pensiez qu'une quarantaine d'entre eux en profiteraient, or, on m'a dit qu'il y en a eu 99 ou 100. Est-ce que le plan était trop généreux, a-t-il été offert trop tôt, allez-vous devoir embaucher de nouveaux pilotes? Quelle est la situation? Est-il exact que plus du double des pilotes ont profité de l'offre qu'on ne s'y attendait?

**M. Jeannot:** Je crois que 90 ou 91 pilotes ont accepté l'offre. Au départ, nous avions prévu qu'une cinquantaine le feraient, la demande a donc dépassé notre attente.

D'une certaine façon, c'est une bénédiction, à cause de la diminution des heures de vol, mais évidemment, cela n'est pas tout à fait équivalent. La réduction des heures de vol correspond à environ 70 pilotes et nous allons devoir en embaucher quelques-uns pour compenser.

**Le président:** Ne pourriez-vous convaincre certains de ceux qui ont pris leur retraite de revenir?

**M. Jeannot:** En fait, nous avons intérêt à les laisser partir.

**Le président:** Vous ne payez pas autant les nouveaux pilotes que vous embauchez.

**M. Jeannot:** Il y a beaucoup de pilotes qui ont décidé de prendre leur retraite et qui sont des capitaines de L-1011 qui pensent que la flotte est moins utilisée...

**M. Benjamin:** Ils passent à une autre compagnie aérienne.

**M. Jeannot:** S'ils trouvent du travail, et dans certains cas c'est possible, à un salaire moindre que celui qu'ils avaient à Air Canada. D'un autre côté, notre offre avait été faite à la suite de négociations avec les pilotes, vous devez vous en douter. En échange, nous avons eu des concessions, en particulier les heures variables. C'est vraiment excellent pour l'efficacité. Évidemment, c'est aller un peu plus loin que nous ne le pensions, mais dans l'ensemble, l'échange a été équitable.



[Text]

**Mr. Benjamin:** But you are going to end up having to hire somebody. It worked better than you wanted it to.

**Mr. Jeannot:** It worked a little better than we thought. In comparison to flight attendants, the cargo area of the corporation is growing fairly rapidly. There is more flying taking place and more airplanes going into freighters. Therefore, we need more pilots there, but we do not need any flight attendants. The situation is quite different.

**Mr. Benjamin:** This is matter I have raised both with the Minister and with you people over the past few months. I wonder if you could bring me up to date as to what the present situation is. I am referring to the matter of the sky caps at Pearson International Airport. Has that been resolved, or are these guys still getting stuck paying \$80 a week in order to work? Have they been able to form their cooperative and get a new set-up? I know that is what they wanted to do.

Whenever something like that happens, it is Air Canada that gets the bad publicity and the bad name over the dealings of what other contracting firms do. Even though it is not directly your fault, you are going to get it in the neck, and so is the Minister. The kind of outfits you are contracting with, as far as I am concerned, are not much good, to put it nicely. Has this one been resolved or is it going to be cropping up again?

**The Chairman:** You can question the Minister on that, Mr. Benjamin. It is really within his domain.

**Mr. Benjamin:** No, but the airlines contract . . .

**The Chairman:** You can give the present status and tell us if there has been any change, as far as you know.

**Mr. Jeannot:** We know that last month in Toronto the local DOT and the airlines group got together to have an overview of that situation. They gave themselves about one month to comment on whether that was satisfactory or not. I think this is just about the time . . . I have not heard of any results of that monitoring.

• 1245

**Mr. Benjamin:** Yes. Well I would appreciate any information you could provide us with, as and when you get the report on it.

**Mr. Jeannot:** Okay.

**Mr. Benjamin:** On the same area—the matter of contractors—in the past year, Mr. Chairman, I have provided you with a set of documents, and I have also provided the witnesses from Air Canada with a set of documents, of how we have instant security companies: Metropol Security Limited, the parent company, and there is Metropol Airport Security Services, Metropol Base-Fort Security Group, Metropol Base-Fort Airport Security Services, 52043 Manitoba Limited, Robalgo Holdings Limited, Jay John Holdings Limited. All this multiplicity, and they are all the same people.

[Translation]

**M. Benjamin:** Mais en fin de compte, vous allez devoir embaucher quelqu'un. Cela a fonctionné mieux que vous ne le vouliez.

**M. Jeannot:** Un peu mieux que nous le voulions. Comparé aux agents de bord, le secteur fret de la société est en expansion rapide. De plus en plus d'appareils servent au transport du fret. Par conséquent, nous avons besoin de plus de pilotes, mais nous n'avons pas besoin d'agents de bord. La situation est très différente.

**M. Benjamin:** Maintenant, un sujet dont j'ai parlé au ministre et à vos gens depuis plusieurs mois. J'aimerais que vous me mettiez au courant de la situation actuelle. Je veux parler des porteurs à l'aéroport international Pearson. Est-ce que le problème a été résolu ou bien est-ce que ces gens-là sont toujours obligés de payer 80\$ par semaine pour pouvoir travailler? Est-ce qu'ils ont réussi à constituer une coopérative et à se réorganiser? Je sais que c'est ce qu'ils avaient l'intention de faire.

Chaque fois qu'un incident comme celui-ci se produit, c'est Air Canada qui prend pour les autres compagnies. Je sais bien que ce n'est pas directement votre faute, mais vous allez forcément être critiqué, et le ministre aussi. Personnellement, j'ai une piètre opinion, je n'en dirai pas plus, des compagnies avec lesquelles vous faites affaires. Est-ce que ce problème a été résolu, ou bien va-t-on le rencontrer à nouveau?

**Le président:** Vous pouvez poser la question au ministre, monsieur Benjamin. En fait, c'est de lui que cela relève.

**M. Benjamin:** Non, mais les contrats des compagnies aériennes . . .

**Le président:** Vous pouvez nous parler de la situation actuelle, nous dire si vous êtes au courant de changements qui se seraient produits.

**M. Jeannot:** Nous avons que le mois dernier à Toronto le bureau local du ministère des Transports et le groupe des compagnies aériennes se sont réunis pour discuter de la situation. Il se sont accordé un mois pour décider s'ils étaient satisfaits ou pas. Je crois que ce temps est à peu près écoulé . . . Je n'ai pas entendu parler des résultats.

**M. Benjamin:** Oui. Si vous pouviez nous donner des information à ce sujet lorsque vous en aurez, je l'apprécierais beaucoup.

**M. Jeannot:** D'accord.

**M. Benjamin:** À ce même sujet, celui des contrats octroyés, monsieur le président, au cours de l'année passée je vous ai soumis une série de documents dont j'ai soumis également un exemple aux témoins d'Air Canada. Dans ces documents, on explique comment s'y prendre pour créer instantanément une compagnie de sécurité: il y a *Metropol Security Limited*, la compagnie mère, puis *Metropol Airport Security Services*, *Metropol Base-Fort Security Group*, *Metropol Base-Fort Airport Security Services*, *52043 Manitoba Limited*, *Robalgo Holding Limited*, *Jay John Holdings Limited*. Cela fait beaucoup de monde, mais ce sont tous les mêmes.

[Texte]

Metropol Security Limited, as I can figure this out, seems to be the parent company. It has been in business for quite a few years, fully licensed and everything else, but these other ones . . . For example, the Dorval-Mirabel, being taken over from Burns International Security Services, started operating. The police had not finished their work of fingerprinting and investigating the employees and the shareholders, etc. The Attorney General had not finished giving them their licence yet. Maybe they have it by now. I do not know, but . . .

**The Chairman:** Is your question whether Air Canada has a contract with them?

**Mr. Benjamin:** Airlines, just as they do with sky-caps, contract security services, and certain standards have to be met as laid down by the Ministry of Transport and the airlines themselves. But you have these instant, overnight companies, you know. There is one here that, I think, is handling Mirabel and Dorval that has seven or eight shareholders. The highest shareholder is \$339 and the other one is \$20. They are using the same facilities; it is the same people. We had a strike situation with Burns. I do not know what has happened to those people that were working for Burns. Did they get transferred over to Metropol Security?

What I am getting at is that again Air Canada is allowing itself, it seems to me, to be getting into a situation with people, whom they contract with for these kinds of services, being some overnight fast buck operators . . .

**The Chairman:** Well, Mr. Benjamin, to make this relevant, the first question to establish, and I guess it is there, is whether they have a contract with them.

**Mr. Benjamin:** Is it not correct that you have contracts with one or more of these various companies that are all the same people, for Calgary, Edmonton, Regina, Saskatoon, Toronto, Mirabel, Dorval, and I think Quebec City? I list most of the major airports in Canada. Is that not the case, that Metropol Security Limited or a subsidiary of it, has contracts?

**Mr. Jeannot:** I believe there was a Metropol Company providing services to the airports in Saskatchewan, in Regina and Saskatoon. These other important airports were being handled by Burns, who decided some time ago to get out of the business, and they assigned their contract, for the balance of the contract, to one of the Metropol companies. They were under discussion with us, but they had a right to assign their contract. They were prepared to meet the same conditions as Burns, so, short of re-opening the bids, providing that they were a bona fide corporation in existence and legally established, we had no reason not to do business with them.

There is a variety of those, and why they have chosen to organize this way is perhaps for their own reasons. We have a list of what airports they handle. Again, you will remember that we are acting in those areas as the large carrier on behalf of that co-operative effort by the other carriers, as CP is acting on behalf of all the carriers operating at Terminal 1 in Toronto or in Vancouver Airport on behalf of all of us.

[Traduction]

*Metropol Security Limited*, pour autant que je puisse en juger, semble être la compagnie-mère. Elle existe depuis pas mal d'années, elle est tout à fait accréditée, mais pour les autres . . . par exemple, le service à Dorval-Mirabel qui était assuré par *Burns International Security Services* a été repris. La police n'a pas encore fini de prendre les empreintes digitales des employés et des actionnaires et de faire son enquête . . . Le Procureur général n'a pas encore fini de les accréditer. Peut-être que c'est fait maintenant. Je ne sais pas, mais . . .

**Le président:** Et vous voulez savoir si Air Canada a un contrat avec eux?

**M. Benjamin:** Les compagnies aériennes donnent à contrat les services de sécurité, comme elles le font pour les porteurs, et certaines normes du ministère des Transports et des compagnies elles-mêmes doivent être respectées. Cela dit, vous avez ces compagnies instantanées, qui émergent du jour au lendemain. Il y en a une ici qui s'occupe de Mirabel et de Dorval et qui doit avoir sept ou huit actionnaires. Le plus gros a 339\$, il y en a un autre qui a 20\$. Ils utilisent les mêmes installations, ce sont les mêmes personnes. Avec *Burns*, nous avons eu une grève. Je ne sais pas ce que sont devenus les gens qui travaillaient pour *Burns*. Ont-ils été transférés à *Metropol Security*?

Autrement dit, Air Canada se laisse prendre au jeu de ces opérateurs de pacotilles auxquels on accorde des contrats . . .

**Le président:** M. Benjamin, il faudrait peut-être commencer par établir qu'il y a bel et bien un contrat avec ces gens-là.

**M. Benjamin:** N'est-il pas exact que vous avez des contrats avec une ou plusieurs de ces compagnies qui en fait appartiennent aux mêmes personnes, qu'il s'agisse de Calgary, d'Edmonton, Régina, Saskatoon, Toronto, Mirabel, Dorval, et, je crois Québec? Bref, la plupart des grands aéroports canadiens. N'est-il pas exact que *Metropol Security Limited* ou une de ses filiales a ces contrats?

**M. Jeannot:** Je crois qu'une compagnie Metropol assurait les services dans les aéroports de Saskatchewan, Régina et Saskatoon. Quant aux autres aéroports principaux, c'était *Burns* qui s'en occupait et qui a décidé il y a quelque temps de céder la place pour le reste de leur contrat à une des compagnies Metropol. Ils ont discuté de la situation avec nous, mais ils avaient le droit de céder leur contrat. La nouvelle compagnie était prête à observer les mêmes conditions que *Burns*, et par conséquent, à moins de faire un nouvel appel d'offre, nous n'avions aucune raison de ne pas accepter, à condition qu'il s'agisse d'une corporation bona fide, en règle.

Il y en a plusieurs, et si elles ont choisi de s'organiser de cette façon là, c'est probablement pour des raisons qui leur sont propres. Nous avons une liste des aéroports dont elles s'occupent. Vous vous souviendrez que dans ce cas, nous agissons au nom de la coopérative des autres transporteurs, tout comme le CP agit au nom de tous les transporteurs, y



[Text]

[Translation]

compris nous-mêmes, au Terminal 1 de Toronto et à l'aéroport de Vancouver.

• 1250

**Mr. Benjamin:** The main point is, is this not of some concern to you and the other airlines? The majority of airport security now is being done by new legal entities with few or no assets, no visible means of support. Is that not causing you some concern as to the whole security aspect of what you want? These seem to me to be just fly-by-night operations that are just meeting the legal requirements of corporate registration.

You had a situation where Metropol Security Services was operating in Ontario as of the middle of May, according to the letter I have from the Minister, without a licence from the Ontario Provincial Police. Now what the hell is going on? They may have it by now, I do not know. But the fact that they were allowed to do that in the first place I find difficult to understand. It just seems to me that a bunch of people have moved in in the form of five different companies, at least five, to get something like \$2.5 million or \$3 million worth of contracts overnight and pick up some fast bucks. I do not think they are really interested in security work.

**Mr. Jeannot:** However, they picked up the responsibilities of Burns and presumably Burns has to shoulder that responsibility in the interim. But in terms of the contract that they are picking up from Burns, I think it is within the rights of Burns to make that assignment. They are meeting or they were meeting the requirements of the Ministry of Transport, so they represent the lowest bidders for services that are performed in accordance with the requirements of the Ministry of Transport.

**Mr. Benjamin:** The original contract that Burns got—

**The Chairman:** Who lets the contract?

**Mr. Benjamin:**—for a mere—

**The Chairman:** Who lets the contract?

**Mr. Benjamin:** The consortium of airlines.

**The Chairman:** No, no. But who approves the contract though? Is this not within the Minister of Transport's domain?

**Mr. Jeannot:** Sure.

**The Chairman:** And is this the only service you can make a contract with? And if that is the case I really think that is where all the questions should be directed. I know you did touch it with the Minister the other day, Mr. Benjamin, but if this is the only group they can make a contract with, a legal assignment, right or wrong, under conditions that the Minister of Transport and the department have defined, I really... You certainly want someone around to provide some security under some guidelines, even though they may be these instant companies that you talk about.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, the—

**M. Benjamin:** Mais est-ce que cela ne vous préoccupe pas un peu, vous et les autres compagnies aériennes? La majorité des services de sécurité aéroportuaire est maintenant confiée à de nouvelles entités juridiques, qui n'ont pratiquement aucun actif, aucun moyen de subsistance visible. Vous ne vous posez pas de questions sur la qualité de la sécurité? J'ai bien l'impression que ce sont des compagnies de pacotille qui se conforment tout juste aux exigences légales de l'enregistrement.

Au milieu du mois de mai, d'après une lettre que j'ai reçue du ministre, *Metropol Security Services* fonctionnait en Ontario sans permis de la police provinciale de l'Ontario. Alors, qu'est-ce qui se passe? Peut-être qu'ils ont un permis maintenant, je ne le sais pas. Mais j'ai du mal à comprendre qu'on les ait autorisés à le faire pendant un certain temps. J'ai bien l'impression que voilà un groupe d'individus qui se sont installés en prenant la forme de cinq compagnies différentes, au moins cinq, et qui ont obtenu pour 2.5 ou 3 millions de contrats du jour au lendemain et qui ont l'intention de s'enrichir en vitesse. Je doute que le travail de sécurité les intéresse vraiment.

**M. Jeannot:** Ils ont tout de même assumé les responsabilités de *Burns*, et j'imagine que dans l'interim, c'est *Burns* qui doit les assumer. Quant au contrat qu'ils rachètent à *Burns*, je pense que *Burns* a le droit de le céder. Ils se conforment, ou du moins se conformaient-ils, aux exigences du ministère des Transports, par conséquent, c'est eux qui ont fait l'offre la plus intéressante pour effectuer un travail en respectant les exigences du ministère des Transports.

**M. Benjamin:** Le premier contrat de *Burns*...

**Le président:** Qui accorde les contrats?

**M. Benjamin:**... pour un misérable...

**Le président:** Qui accorde les contrats?

**M. Benjamin:** Le consortium de compagnies aériennes.

**Le président:** Non, non. Mais qui approuve le contrat? Est-ce que ce n'est pas au ministre des Transports d'approuver?

**M. Jeannot:** Bien sûr.

**Le président:** Et c'est le seul service avec lequel vous puissiez rédiger un contrat? Dans ce cas, c'est au ministère des Transports qu'il faudrait poser ces questions. Je sais que vous en avez parlé au ministre l'autre jour, monsieur Benjamin, mais puisque les contrats ne peuvent être signés qu'avec eux, à tort ou à raison, et conformément aux conditions fixées par le ministre des Transports et par le ministère, je pense vraiment... Il faut que la sécurité soit assurée en respectant des directives, même dans le cas de ces compagnies instantanées dont vous parlez.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, le...

[Texte]

**The Chairman:** I just think it is the domain of the Minister rather than Air Canada, unless—

**Mr. Benjamin:** I am asking Air Canada, as a member of the airline committee who tenders and signs the contracts, if they were not concerned to the point where they would say to the Minister, We do not think this is the right kind of operation to take this over; let us go to the next lowest bidder of the original bidders. Why did you not go to the next lowest bidder?

**The Chairman:** Yes, that is a legitimate question. Did you register anything to the Minister when this situation developed?

**Mr. Jeannot:** Yes. Through ATAC we have been working with the ministry, in fact, and we are concerned. There has been an industry task force which has worked with the Ministers of Transport to redefine the profile of guards, for instance, because really I think the requirement has changed over the last year or so. Today we need to have a greater understanding of terrorism than was required a year ago and a greater knowledge of potentially dangerous weapons and explosives and so on. So there is a whole process of improving the security throughout the country and these firms will have to and the people will require different training and will have to be upgraded.

Beyond that, we are concerned about the ability of these people to interlink properly with security forces across the country to ensure that we are all made aware of terrorist activities. Terrorism throughout the world will move around, and I think there needs to be a closer relationship, which we hope is being developed today, between Canada's security forces and these guard companies.

• 1255

**Mr. Benjamin:** Yes. It seems to me, Mr. Chairman--and I am hoping the committee will be going into the whole matter of airport security later on this year—that these outfits are not what you could call solid companies. This would have to be of some concern, and I hope Air Canada will want to appear and discuss this with us. We would like to have a look at the criteria.

I would also like to have a look at the kind of tests that have been given to these guards because I am already getting some complaints about the unfairness of how they have been handled and treated. I have written to the Minister and asked him for a copy of the test papers that these people are given. Is it the Department of Transport that supervises and administers the testing, or do you people have anything to do with it at all?

**Mr. Jeannot:** No, it is the Department of Transport that develops the test and provides the testing.

**Mr. Benjamin:** But you are the ones who sign the contract and make the deal and have the authority, right? It is the airline committee that does that part and the Department of Transport does everything else.

[Traduction]

**Le président:** Je pense simplement que c'est au ministre des Transports et non pas à Air Canada de...

**M. Benjamin:** Je pose la question à Air Canada qui fait partie du comité d'aéroports qui fait les offres et signe les contrats. Est-ce que ça ne les intéresse pas suffisamment, qu'ils ne se sont pas donnés la peine de dire au ministre qu'à leur avis ces compagnies n'étaient pas suffisamment sérieuses et qu'il vaudrait mieux considérer l'offre suivante. Pourquoi n'avez-vous pas considéré l'offre suivante la plus intéressante?

**Le président:** Effectivement, c'est une question légitime. Au moment où ces décisions ont été prises, est-ce que vous en avez discuté avec le ministre?

**M. Jeannot:** Oui. Par l'entremise de l'ACTA, nous avons travaillé avec le ministère, et d'ailleurs, c'est une situation qui nous préoccupe. Un groupe de représentants du secteur a discuté avec les ministres des Transports pour préciser les fonctions des gardes, par exemple, car les exigences ont changé depuis environ un an. Aujourd'hui, nous avons besoin de personnel qui comprenne mieux le terrorisme et qui connaisse mieux les armes qui pourraient être dangereuses et les explosifs, etc. Donc, nous cherchons à améliorer la sécurité dans tout le pays et ces compagnies vont devoir s'adapter aux nouvelles conditions, améliorer la formation de leur personnel, etc.

Au-delà, nous nous demandons si ces gens sont en mesure de collaborer efficacement avec les forces de sécurité dans tout le pays pour s'assurer que nous sommes bien au courant de toutes les activités terroristes. Le terrorisme se déplace dans le monde entier, et il est important de développer des liens plus étroits entre les forces de sécurité du Canada et ces compagnies de sécurité; je crois d'ailleurs que c'est ce qui se passe en ce moment.

**M. Benjamin:** Oui. Monsieur le président, et j'espère que le Comité se penchera sur toute cette question de la sécurité dans les aéroports dans le courant de l'année, j'ai l'impression que ces compagnies ne sont pas des compagnies qu'on pourrait qualifier de solides. Cela devrait être une cause de préoccupation et j'espère qu'Air Canada acceptera de venir en discuter avec nous. Il faudrait que nous remettions en question les critères.

J'aimerais voir aussi les examens qu'on a fait passer à ces gardes parce qu'il y a des gens qui viennent me voir pour se plaindre de la façon dont ils ont été traités. J'ai écrit au ministre et je lui ai demandé un exemplaire du test qu'on fait subir à ces gens. Est-ce que c'est le ministère des Transports qui fait passer ces tests, ou bien est-ce que vous vous en occupez vous aussi?

**M. Jeannot:** Non, c'est le ministère des Transports qui rédige le test et qui organise l'examen.

**M. Benjamin:** Mais c'est vous qui signez le contrat et qui êtes responsable de la transaction, n'est-ce pas? C'est le comité des compagnies aériennes qui s'en occupe alors que le ministère des Transports fait le reste.



[Text]

**Mr. Jeannot:** The Department of Transport stipulates the profiles and ensures that the profiles of the guards are there.

**Mr. Benjamin:** Okay. I would watch this like a hawk if I were you.

Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Benjamin.

Since there are no other questioners, I want to thank Mr. Jeannot, Mr. Taylor and Mr. Linder for appearing on behalf of Air Canada with officials. As I say, I am glad you are here at this particular time, and hopefully before your next appearance in this new form of committees, we will meet and really cover some more matters in your annual report, which we have touched on in some ways. But I think we got onto it more in the second round than we did in the first round.

Mr. Taylor.

**Mr. C. Taylor:** On that, Mr. Chairman, I would like to suggest that, as you are labouring with how you would like us to appear, perhaps you could meet with us as a part of that. If you would like presentations from us at this committee on the annual report, we would be glad to do that. So as you are evolving how the next presentation should happen, perhaps we could be consulted in advance as well.

**The Chairman:** That could be a good idea, yes.

Thank you very, very much today. I am glad we concluded this morning because we are preoccupied with matters in the House that affect even deliberations of this committee

This committee stands adjourned until 9.30 a.m. on Thursday, when CN is coming back because of many reasons. Thank you, colleagues, for being here today.

[Translation]

**M. Jeannot:** Le ministère des Transports donne la description de tâches et s'assure des qualifications des gardes.

**M. Benjamin:** D'accord. Si j'étais vous, je suivrais cela de très, très près.

Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Benjamin.

Puisqu'il n'y a pas d'autres questions, je tiens à remercier M. Jeannot, M. Taylor et M. Linder pour avoir comparu au nom d'Air Canada avec leurs collègues. Comme je l'ai dit, je suis heureux de vous avoir rencontrés maintenant, et j'espère que nous aurons l'occasion de nous revoir pour approfondir vraiment votre rapport annuel avant votre prochaine comparution officielle devant ce comité réorganisé. Cela dit, je crois que nous avons fait plus de chemin au second tour qu'au premier tour.

Monsieur Taylor.

**M. C. Taylor:** À ce sujet, monsieur le président, pendant que vous essayez de décider de la meilleure procédure à suivre pour notre prochaine visite, nous pourrions peut-être nous rencontrer et si vous voulez que nous préparions des exposés sur notre rapport annuel à l'intention de votre comité, nous le ferons avec plaisir. Donc, il serait peut-être utile de nous consulter d'avance avant de décider de l'organisation de notre prochaine comparution.

**Le président:** Ce serait une bonne idée, effectivement.

Merci infiniment d'être venu aujourd'hui. Je suis heureux que nous ayons terminé ce matin car nous discutons à la Chambre de questions qui touchent aux délibérations de ce comité.

La séance est levée jusqu'à 9h30 jeudi matin; nous recevrons de nouveau le CN pour de nombreuses raisons. Merci, chers collègues d'être venus aujourd'hui.







*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

#### WITNESSES/TÉMOINS

*From Air Canada:*

C.I. Taylor, Chairman;  
P. Jeannot, President and Chief Executive Officer;  
R.W. Linder, Group Vice-President, Sales and Operations.

*De la Société Air Canada:*

C.I. Taylor, président du Conseil;  
P. Jeannot, président-directeur général;  
R.W. Linder, vice-président de groupe, Ventes et opérations.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 59

Thursday, June 19, 1986

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 59

Le jeudi 19 juin 1986

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

## Transport

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transports

RESPECTING:

Annual Report 1985—Canadian National Railways

CONCERNANT:

Rapport des Chemins de fer nationaux du Canada pour  
l'année 1985

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the  
Thirty-third Parliament, 1984-85-86

Première session de la  
trente-troisième législature, 1984-1985-1986



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Darryl L. Gray

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Patrick Nowlan

*Vice-président:* Darryl L. Gray

MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus  
Les Benjamin  
Terry Clifford  
Dennis H. Cochrane  
Vincent Dantzer

Joe Reid  
Fernand Robichaud  
Gordon Taylor  
Brian Tobin—(11)

(Quorum 6)

*Le greffier du Comité*

Eugene Morawski

*Clerk of the Committee*

## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, JUNE 19, 1986  
(91)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:35 o'clock a.m., this day, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Les Benjamin, Dennis H. Cochrane, Vincent Dantzer, Patrick Nowlan, Joe Reid, Gordon Taylor.

*Acting Member present:* André Ouellet for Fernand Robichaud.

*Other Member present:* Fernand Robichaud.

*In attendance: From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer and Dave Cuthbertson, Research Staff.

*Witnesses: From Canadian National Railways:* J.M. LeClair, Chairman and Chief Executive Officer, D.L. Fletcher, Senior Vice-President--Operations, R.E. Lawless, President and Chief Operating Officer.

The Committee resumed the consideration of its Order of Reference dated Thursday, April 24, 1986 relating to the Annual Report of Canadian National Railways—1985. (See *Minutes of Proceedings, dated Tuesday, June 10, 1986, Issue No. 56*).

D.L. Fletcher narrated a slide presentation.

J.M. LeClair made an opening statement and with the witnesses, answered questions.

On motion of Joe Reid, it was agreed,—That the Committee travel to Thunder Bay from June 24, 1986 to June 27, 1986, in relation to its Order of Reference on the St. Lawrence Seaway Authority.

On motion of André Ouellet, it was agreed,—That Joe Reid be authorized to act as Chairman for the hearings in Thunder Bay.

At 12:01 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

## PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 19 JUIN 1986  
(91)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 9 h 35, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

*Membres du Comité présents:* Les Benjamin, Dennis H. Cochrane, Vincent Dantzer, Patrick Nowlan, Joe Reid, Gordon Taylor.

*Membre suppléant présent:* André Ouellet remplace Fernand Robichaud.

*Autre député présent:* Fernand Robichaud.

*Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche. Dave Cuthbertson, du personnel de recherche.

*Témoins: Des Chemins de fer nationaux du Canada:* J.M. LeClair, président du conseil et chef de la direction; D.L. Fletcher, premier vice-président—Exploitation; R.E. Lawless, président et chef de l'exploitation.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du jeudi 24 avril 1986 relatif au rapport annuel des Chemins de fer nationaux du Canada pour 1985. (*Voir Procès-verbaux du mardi 10 juin 1985, fascicule no 56*).

D.L. Fletcher passe des dispositives qu'il accompagne de commentaires.

J.M. LeClair fait une déclaration préliminaire, puis lui-même et les témoins répondent aux questions.

Sur motion de Joe Reid, il est convenu,—Que le Comité se rende à Thunder Bay, du 24 au 27 juin 1986, relativement à son ordre de renvoi en ce qui a trait à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

Sur motion d'André Ouellet, il est convenu,—Que Joe Reid soit autorisé à agir en qualité de président à l'occasion des séances de Thunder Bay.

A 12 h 01, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Eugene Morawski

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Thursday, June 19, 1986

• 0933

**The Chairman:** I see a quorum for purposes of hearing evidence. We all know it is not wonderful Wednesday, but it is a long day Thursday as we try to end the month of June and I do not want to waste too much time.

I want to thank the CN officials, Dr. LeClair and his officials, in their busy schedule, to come back at the call of the committee because of the interest of the committee in several matters. I appreciate the co-operation between Dr. LeClair and the clerk to arrange this meeting.

I was asked and certainly gave consent, because I think it will be helpful to the committee, for another short slide presentation which zeros in pretty directly, I think, on the Moncton shops question. This should be informative and constructive to members. I know Mr. Ouellet and perhaps some other members have some other facets that we did not cover the other day so I really think, Dr. LeClair, you could just start in.

A little before 11 a.m. the chairman will ask someone to take the chair so that he can go and find out what is going on in the House in terms of another reference for the committee on the St. Lawrence Seaway. While we have six members here, assuming we get the order which I was assured by the House Leader last night we would, regardless of Bill C-75, there may be a couple of motions we have to pass just to tidy that up so the members can get launched next week up in Thunder Bay. But you are supposed to return, too.

So with no further ado, Dr. LeClair, welcome back again. It is nice to see you in these interesting situations. I am glad that Mr. Lawless has his voice back so perhaps we will hear more from him rather than his signs and raspy whispers.

• 0935

**Mr. J.M. LeClair (Chairman and Chief Executive Officer, Canadian National Railway Company):** Thank you, Mr. Chairman. Good morning, Mr. Chairman, members of the committee. We indeed have a presentation this morning which should not take very long, dealing more specifically with the announcements that were made in Moncton two days ago.

Before we move to that, Mr. Chairman, I was going to make a statement as an answer to remarks made at the last meeting,

## TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le jeudi 19 juin 1986

**Le président:** Je vois que nous avons le quorum aux fins de l'audition des témoignages. Nous savons tous que ce n'est pas un merveilleux mercredi mais plutôt un long jeudi qui s'annonce, désireux que nous sommes de terminer le mois de juin et de ne pas perdre trop de temps.

Je désire remercier les dirigeants du CN, le D<sup>r</sup> LeClair et ses collaborateurs, qui, malgré leurs nombreuses activités, se présentent de nouveau devant notre comité, à notre demande, à cause des nombreuses questions qui intéressent le comité. Je sais gré au D<sup>r</sup> LeClair d'avoir collaboré avec le greffier pour organiser cette rencontre.

On m'a demandé—et j'y ai consenti avec plaisir car, d'après moi, cela va être utile au comité—l'autorisation de présenter une autre courte série de diapositives qui portent directement, d'après moi, sur la question des ateliers de Moncton. Cette présentation devrait fournir une information constructive aux membres. Je sais que M. Ouellet et d'autres membres aussi, peut-être, veulent évoquer certains autres aspects dont nous n'avons pas traité l'autre jour et c'est pourquoi, D<sup>r</sup> LeClair, je pense vraiment que vous pourriez commencer tout de suite.

Un peu avant 11 heures, le président demandera à quelqu'un d'autre d'assumer la présidence pour pouvoir aller voir où on en est à la Chambre pour ce qui est du nouveau mandat à attribuer au comité au sujet de la Voie maritime du Saint-Laurent. Puisque nous comptons six membres présents et en supposant que nous obtiendrons le mandat selon l'assurance que j'ai reçue hier soir à cet effet de la part du leader de la Chambre, quoi qu'il arrive au projet de loi C-75, il y a peut-être quelques motions que nous devons adopter pour mettre les choses au clair et pour que les membres puissent aller la semaine prochaine à Thunder Bay. Mais vous êtes aussi censés revenir.

Sans autre commentaire, bienvenue encore une fois, D<sup>r</sup> LeClair. C'est agréable de vous retrouver dans des situations intéressantes de ce genre. Je suis heureux de constater que M. Lawless a retrouvé sa voix. Peut-être pourrions-nous ainsi l'entendre parler plutôt que de suivre ses signes et d'entendre ses murmures enroués.

**M. J.M. LeClair (président et administrateur principal des Chemins de fer nationaux):** Merci, monsieur le président. Bonjour, monsieur le président et messieurs les membres du comité. Nous voulons effectivement vous faire ce matin une présentation qui ne devrait pas être trop longue et qui porte expressément sur le communiqué que nous avons publié à Moncton il y a deux jours.

Avant de passer à cela, monsieur le président, j'allais faire une déclaration en réponse à des observations faites lors de la

[Texte]

but I understand that the hon. member who made the remarks is not going to be here today. It concerns the performance of Mr. Walker at the Hinton inquiry so I will wait until the hon. member is present before I answer the remarks that were made at that time.

**The Chairman:** Dr. LeClair, yes, we talked about this very briefly. I understand your concern. The Chair actually had some concern when the statements were made, but I did feel they were within the competence of the member. The member involved is not going to be here today, I have been told. I think he is out of town. Certainly in those parts of the House where we are civil, when there is a question of privilege, it is the tradition that the question is brought up when the person involved is also there, so I would appreciate it if you perhaps held off on that. He might want to add further comments. I understand what you meant, but let us leave it until he is back.

**Mr. LeClair:** Before we say anything about the Moncton shops, perhaps we should show the slides. I think both Mr. Lawless and myself may have a few words to say afterwards.

**The Chairman:** Good. Let us have the slides.

**Mr. Douglas L. Fletcher (Senior Vice-President, Operations, Canadian National Railway Company):** Thank you, Mr. Chairman. You may recall in our introductory presentation at our last visit we illustrated some of the needs for change within CN. One of the things included in that need for change is a rationalization of the back-shop process. CN has been addressing this need for change and the way it does business in public forums, with its management, with its employees and unions, for some time now.

Four factors are impacting our business. We are facing increased competition from U.S.-based de-regulated carriers, and Canada is also on the verge of a more competitive transportation environment that will force the nation's total freight bill down. This will mean lower freight revenues. Our only option to maintain or improve our market share is to lower our costs. CN productivity has slipped compared with other major railways over the past few years. The federal government has also made it clear will be no more capitalization of debt for its Crown corporations. That means CN must face and solve its financial problems by itself. Overall, our revenue projections are flat for the next few years and our debt serving costs are too high. We must face these realities in an environment in which CN and most economists expect growth in Canada, the United States and virtually all developed countries to remain below the long-term trend line.

In mid-1985, CN undertook a number of financial projections for its next planning cycle. Over the five-year projection we saw a loss of more than \$600 million. We saw a need to

[Traduction]

dernière réunion, mais je crois savoir que l'honorable membre qui a fait ces observations ne sera pas là aujourd'hui. Il s'agit de ce qu'a dit M. Walker lors de l'enquête Hinton. J'attendrai donc que l'honorable membre soit présent avant de répondre aux observations qu'il a faites alors.

**Le président:** D<sup>r</sup> LeClair, oui nous en avons parlé très brièvement. Je comprends vos préoccupations. Le président a effectivement éprouvé certaines inquiétudes lorsque ces déclarations ont été faites, mais j'ai vraiment pensé que le membre était autorisé à le faire. Le membre en question ne sera pas là aujourd'hui, m'a-t-on dit. Je pense qu'il est absent de la ville. Chez ceux d'entre nous, à la Chambre, qui respectons les bienséances, il est de tradition, lorsqu'une question de privilège est posée, de soulever la question en présence de la personne intéressée. Je vous saurais donc gré de remettre cela à plus tard. Il pourrait vouloir formuler de nouvelles observations. Je comprends vos intentions, mais remettons cela au moment où le membre sera présent.

**M. LeClair:** Avant de dire quoi que ce soit au sujet des ateliers de Moncton, nous devrions peut-être montrer les diapositives. M. Lawless et moi-même aurons peut-être quelques mots à ajouter par la suite.

**Le président:** Très bien. Voyons les diapositives.

**M. Douglas L. Fletcher (Vice-président principal, Opérations, Chemins de fer nationaux):** Merci, monsieur le président. Vous vous souvenez sans doute que, lors de la présentation d'introduction que nous avons faite à notre dernière visite, nous avons illustré certains des changements qui s'imposent aux Chemins de fer nationaux. Parmi ces changements, il faut mentionner la rationalisation du processus des ateliers d'entretien. Depuis un certain temps déjà, le CN discute au sein d'assemblées publiques, ainsi qu'auprès de ses cadres, employés et syndicats, des modifications à apporter à ses politiques d'exploitation.

Nous faisons face à quatre facteurs. Nous devons affronter une concurrence accrue de la part des transporteurs américains, favorisés par la déréglementation. Le Canada est aussi au seuil d'une réforme, qui avivra considérablement la concurrence dans le domaine des transports et imposera la réduction des tarifs de transport marchandises, ce qui signifie une baisse des recettes. La seule solution qui s'offre à nous, si l'on désire conserver ou augmenter notre part du marché, est de réduire nos frais. Comparativement à d'autres chemins de fer importants, la productivité du CN a rétrogradé au cours des dernières années. Le message du gouvernement fédéral est clair: finie la capitalisation de la dette des sociétés de la Couronne. Le CN doit donc résoudre lui-même ses problèmes d'ordre financier. Dans l'ensemble, les recettes prévues pour les prochaines années indiquent une croissance nulle et nos frais d'intérêt sont trop élevés. Ces difficultés surviennent justement lorsque le CN et la plupart des économistes s'accordent à prédire que la croissance économique du Canada, des États-Unis et de virtuellement tous les pays industrialisés se maintiendra sous la courbe des tendances à long terme.

Au milieu de 1985, le CN entreprenait d'établir certaines prévisions financières pour la prochaine tranche de sa planification. Au cours des cinq prochaines années, on anticipait des



*[Text]*

spend \$2.6 billion on Canadian rail capital items and another \$1 billion on capital for the rest of the corporation. These numbers are illustrated on this slide which is a projection. Total borrowings would have exceeded \$3.3 billion, accompanied by annual interest payments averaging more than \$560 million per year, totalling \$2.8 billion in the planning period. The debt ratio, already high, would have risen to 69.7 in this projection. Clearly, this financial position was totally unacceptable.

The primary objective of the corporation over the next number of years, therefore, is to regain its financial balance. That is necessary for us if we are to compete effectively for business since Canadian Rail's revenues account for more than three-quarters of the corporation's total revenue.

There are two dominant thrusts in our rail business plan. Canadian Rail will give increased attention to the ways in which it assesses the marketplace and responds to it. Canadian Rail must lower its costs in order to retain its market share. Our competitors certainly have a head start on cost reduction.

• 0940

We began to pinpoint our difficulties early in 1985. Other major U.S. railroads are for the most part enjoying a period of remarkable financial turnaround. CN has worked hard but needs to do more to improve its productivity, and the company's public policy obligations do not completely explain its performance shortfall.

To be more specific, CN has the lightest density per mile of right of way of any major North American railway. CN carries fewer gross tonne-miles per employee than any other major railway. We are not achieving the economies of scale that a railway system is capable of and that characterize the most successful North American railway companies.

Maintaining the status quo in our Moncton main shop operations would have led to closure of these shops eventually. For example, the last Bombardier No. 2 locomotive overhaul would take place in 1990. Disappearance of that fleet would close this motive power shop. Sixty-six percent of our 1985 workload was in western Canada. This will grow to 70% during the rest of the 1980s, with rail-based intermodal services playing a major role in our service to customers in eastern Canada. The changes in both the size and the mix of our freight car fleet will see only 15% to 20% of our heavy repair types of cars operating in eastern Canada. That would have reduced the car shop work force to about 60 people, closed the car shop eventually and eliminated the need for the remaining support staff. The rail shop would have continued to employ some 60 people and 150 could have been transferred to Gordon Yard. We could not operate a shop complex at that level of activity. Together these changes would have meant a reduction of some 800 employees or some 80% of the current shop complex staff.

*[Translation]*

pertes de plus de 600 milliards de dollars. On prévoyait des dépenses en immobilisations du Rail canadien de 2,6 milliards de dollars et d'un milliard pour le reste de la société. La dette globale s'élevait à plus de 3,3 milliards de dollars, avec des frais d'intérêts annuels de plus de 5560 millions de dollars, soit quelque 2,8 milliards de dollars pour ces cinq ans. Le taux d'endettement déjà élevé aurait grimpé à 69,7. Cette situation financière était manifestement inacceptable.

Le principal objectif de la société au cours des années à venir est d'abord de retrouver son équilibre financier. Cela s'impose afin de permettre au CN d'exercer une concurrence efficace, puisque les recettes du Rail canadien représentent plus des trois-quarts des recettes globales de la société.

Notre plan d'action reflète deux grandes priorités. Le Rail canadien se préoccupera davantage de bien évaluer le marché et de satisfaire à ses exigences. Le Rail canadien doit réduire ses frais s'il veut conserver sa part du marché. Nos concurrents ont déjà pris les devants en ce domaine.

Nous avons ainsi mis le doigt sur tous nos maux. D'autres importants chemins de fer des Etats-Unis bénéficient, pour la plupart, d'un succès financier remarquable. Le CN a trimé dur, mais doit faire davantage afin d'accroître sa productivité. Les obligations imposées par la politique publique ne justifient pas entièrement sa pauvre performance à ce niveau.

Plus spécifiquement, figure à la fiche du CN le plus faible taux d'utilisation par mille d'emprise de tous les chemins de fer importants en Amérique du Nord. Le CN transporte moins de tonnes-milles brutes par tête d'employé que tout autre chemin de fer. Nous ne réalisons pas les économies dont est capable un bon chemin de fer et dont jouissent les plus prospères des chemins de fer nord-américains.

Sans modification de leur exploitation, les ateliers principaux de Moncton auraient éventuellement dû fermer leurs portes. Ainsi, la dernière révision complète d'une locomotive Bombardier serait effectuée en 1990. La mise hors service de ce dernier élément de matériel de traction aurait engendré la fermeture de l'atelier de traction. En 1985, 66 p. 100 de la charge de travail s'effectuait dans l'Ouest. Compte tenu du rôle plus important des services intermodaux auprès de notre clientèle de l'est du pays, cette part s'élèvera à 70 p. 100 d'ici la fin des années 1980. Les modifications quant à la grosseur et à la composition de notre parc de wagons auront pour effet que 15 à 20 p. 100 seulement des réparations majeures seront effectuées dans l'Est, ce qui aurait porté le nombre des effectifs des ateliers à une soixantaine de personnes, exigé la fermeture de l'atelier de matériel remorqué et rendu inutile le reste du personnel de soutien. Les effectifs de l'atelier du rail se seraient maintenus à une soixantaine d'employés et 150 autres auraient été mutés au triage Gordon, puisque le niveau d'activité ne permettait plus l'exploitation du complexe des ateliers. En tout et partout, il aurait fallu réduire les effectifs de quelque 800 employés, ou de près de 80 p. 100 des effectifs actuels des ateliers.

**[Texte]**

We believe there is a better alternative, and that is what our board of directors approved at their last meeting and what CN announced in Moncton on Tuesday of this week. It will ensure the continuing presence of the activity in Moncton through reindustrialization. With the co-operation of all concerned, the 1,022 existing shop employees will be accommodated through preservation of employment, provision of an early retirement plan for those who qualify, relocation, retraining and various benefit packages.

Specifically, 303 workers will be required by Canadian General Electric to manufacture locomotives in Moncton. The success of required negotiations between CN and CGE will ultimately rest on the willingness of CN tradesmen to work for new employers. Two other smaller companies, both in the railway supply industry, have also shown interest in establishing in Moncton. One hundred and fifty employees of CN would remain with the company and be transferred to our Gordon Yard in Moncton. Another 132 would be retained by CN in the rail shop administrative and support groups. Another 200 will be accommodated through transfers and early retirements already identified. The remaining 237 employees will be accommodated too, through transfers, early retirement, retraining and various benefit packages.

Agreement between CN and the supply companies I mentioned would further improve the local employment picture. All shop employees will have access to counselling teams, which the company will establish. They will be made up of officers with expertise in financial, relocation and retirement matters.

After the projected changes, CN will still have some 3,000 employees in Moncton and an annual payroll of \$90 million.

CN has reviewed CGE's engineering and research capabilities. We believe CGE has the ability and the determination to remain abreast of the competition in the future. We are convinced they will produce a world-class locomotive for both domestic and international markets.

To provide an additional security to our employees in Moncton, we will be assigning some overall and repair work to CGE for a bridging period. To carry out this workload, CGE will require the motive power shop, the paint shop and our power house—approximately 60% of the Moncton shop complex. This will preserve employment for the number of CN employees listed on this slide, totalling 585. If this alternative were not to come to fruition, a continual down-sizing of our shops would result, with a total employment level of not more than 210 resulting by 1990. Clearly, we think the CGE alternative and our current action plan are the best alternative for Moncton, for the employees, and for the community as a whole.

**[Traduction]**

Nous croyons qu'il existe une meilleure solution. C'est d'ailleurs ce que le conseil d'administration a approuvé lors de sa dernière réunion et le CN annoncé à Moncton mardi de cette semaine. Le CN veillera au maintien des activités à Moncton grâce à un programme de réindustrialisation. La collaboration de toutes les parties visées protégera les 1,022 employés actuels des ateliers par le maintien de leur emploi, l'application d'un programme de retraite anticipée pour ceux qui y auraient droit, la mutation, le recyclage ou d'autres avantages.

Plus précisément, 303 employés seraient embauchés par la Compagnie Générale Electrique du Canada qui fabriquera des locomotives à Moncton. Le succès des négociations nécessaires entre le CN et la CGE dépendra finalement de la volonté des employés actuels du CN de travailler pour un nouvel employeur. Deux entreprises de moindre envergure oeuvrant dans le domaine des fournitures ferroviaires ont également manifesté le désir de s'installer à Moncton. Cent cinquante employés resteraient au CN mais passeraient au triage Gordon de Moncton. Cent trente-deux autres conserveraient un emploi dans l'atelier de rails du CN et dans des activités administratives ou de soutien. Quelque 200 autres, qui ont déjà été identifiés, pourraient être mutés ou partir à la retraite. Les 237 autres employés pourront profiter d'offres de mutation, de la retraite anticipée, de cours de recyclage et d'autres avantages.

Une entente entre le CN et les deux fournisseurs ferroviaires précités améliorerait encore plus la situation locale de l'emploi. Le CN met à la disposition de tous les employés d'ateliers des équipes de consultants, composées d'agents de la société, spécialistes des finances, de la relocalisation et des départs à la retraite.

Suite aux changements proposés, le CN aura encore quelque 3,000 employés à Moncton et une feuille de paie annuelle de 90 millions.

Le CN a étudié les aptitudes en ingénierie et en recherche de la CGE et nous sommes persuadés qu'elle possède la capacité et la détermination qui lui permettront de se tailler une place de choix au sein de la concurrence au cours de l'avenir. Nous sommes convaincus qu'elle produira une locomotive répondant aux normes mondiales pour les marchés intérieur et international.

Afin d'offrir encore plus de sécurité à nos employés de Moncton, nous allons confier des tâches générales et des travaux de réparation à la CGE durant une période de transition. Pour s'acquitter de cette charge de travail, la CGE devra faire l'acquisition de l'atelier de traction, de l'atelier de peinture et de la centrale, soit environ 60 p. 100 des installations du complexe des ateliers de Moncton. Ainsi sera préservé l'emploi des employés dont le nombre est indiqué sur cette diapositive, soit, au total, 585. Si cette solution devait ne pas se matérialiser, il en résulterait une réduction constante de nos ateliers, le nombre total d'emplois n'étant guère plus que de 210 en 1990. De toute évidence, nous croyons que la solution de la CGE et notre plan d'action actuel constituent la meilleure solution pour Moncton, pour les employés et pour la collectivité dans son ensemble.



[Text]

• 0945

Mr. Chairman, just a few things before we would be more than happy to try to answer your questions and your comments. There has been distributed to you just a few seconds ago a little brochure which lists and explains in more detail the reasons why the phasing out of the Moncton shops was inevitable over the next few years. I presume members will want to refer to this in their questions.

Secondly, a year ago the management of CN went to the board of directors with this problem, as you saw on the slide, and at that time, and especially after the very responsible, very effective representations that were made to us at our meeting in Moncton by the various authorities of the region, the board asked management not to proceed and to come up with an alternative. It has taken us the better part of a year to come up with the alternative you see now, which in that respect, frankly, is to us perhaps better than what we thought we could achieve.

We are in the process of changing a facility which has not much future without some major changes physically in its orientation. We are in the process . . . as I have been mentioning, a very large corporation would now like to locate there, and we have two others that have made advances to us and that are also interested in going. I think what we are seeing now is substituting a facility where we would have little work over the next few years for a new direction for that industrial complex which looks at the future and which is one of growth rather than one of shrinking. Frankly, Mr. Chairman, although we realize this is not the ideal solution, we feel that under the circumstances it is one we should all accept.

**The Chairman:** Thank you, Dr. LeClair. Certainly as chairman, and having some interest in Atlantic Canada, to say the least, I hope the optimism in this proposal is borne to fruition as more details and planning become firmer.

**Mr. Cochrane:** Dr. LeClair, thank you for the presentation.

I am obviously not pleased with what has happened, but at the same time I recognize the reality that is facing your industry, and I appreciate the fact that seemingly the board of directors and the administration have taken every effort to minimize the effects. I do appreciate that.

I have some questions about the proposal that I would like to ask, more or less to ensure that I know exactly what we can expect from you in the future and make sure I have that map in the hand as we find turns in the road. Obviously we have given our best shot to try to maintain what we have, and we want to make sure we all understand what we are about to get

[Translation]

Monsieur le président, quelques mots seulement avant que nous nous prêtres avec plaisir à vos questions et à vos observations. On vous a remis il y a un instant une petite publication qui énumère et explique d'une manière détaillée les raisons qui font que la disparition graduelle de nos ateliers de Moncton deviendrait inévitable au cours des quelques prochaines années. J'imagine, messieurs les membres du comité, que vous allez vous reporter à ce texte pour poser vos questions.

Deuxièmement, il y a un an, la direction des Chemins de fer nationaux a soumis ce problème au conseil d'administration, comme vous l'avez appris durant la présentation des diapositives et, à ce moment-là, et surtout après les premières observations, très sérieuses et très efficaces, qui nous ont été faites à notre réunion de Moncton par les diverses autorités de la région, le conseil d'administration a demandé à la direction de ne pas aller de l'avant mais plutôt de présenter une autre solution. Il nous a fallu près d'un an pour trouver la solution que nous venons de vous communiquer et qui, à cet égard, nous le disons en toute franchise, est peut-être meilleure encore que ce que nous avions espéré.

Nous sommes en train de modifier une installation dont l'avenir ne serait pas brillant si elle n'était pas réorientée grâce à d'importantes modifications matérielles. Ce que nous faisons, comme je l'ai mentionné, c'est qu'une très grande société aimerait maintenant s'installer à cet endroit et nous en avons deux autres qui ont déjà communiqué avec nous et qui s'y intéressent aussi. Ce que nous voyons aujourd'hui, me semble-t-il, c'est qu'on va remplacer une installation où nous aurions eu peu de travail à faire faire au cours des prochaines années par une orientation nouvelle de ce complexe industriel, c'est-à-dire une orientation vers l'avenir et des perspectives de croissance plutôt que de resserrement. En toute franchise, monsieur le président, nous nous rendons compte, certes, que ce n'est pas là la solution idéale, mais nous croyons que, en l'occurrence, c'est une solution que nous devrions tous accepter.

**Le président:** Merci, D<sup>r</sup> LeClair. Certes, à titre de président et de personne qui s'intéresse au Canada atlantique, c'est le moins qu'on puisse dire, j'espère que l'optimisme qui marque cette proposition trouvera confirmation au fur et à mesure que des mesures plus détaillées et une plus grande planification se matérialiseront.

**M. Cochrane:** D<sup>r</sup> LeClair, merci pour cette présentation.

Evidemment, je ne suis pas très heureux de ce qui s'est passé, mais je reconnais tout de même la réalité avec laquelle votre industrie est aux prises et je suis reconnaissant que, semble-t-il, le conseil d'administration et les administrateurs de la société aient fait tout ce qu'ils pouvaient pour réduire les effets négatifs de la situation. C'est quelque chose que j'apprécie à sa juste valeur.

J'aurais des questions à vous poser au sujet de cette proposition, pour m'assurer, en somme, de savoir exactement à quoi nous devons nous attendre de votre part à l'avenir et pour bien connaître votre plan d'action en suivant le déroulement des événements. De toute évidence, nous avons fait de notre mieux pour essayer de maintenir ce que nous avons et voulons nous

## [Texte]

and what we are likely to get, and my job will be to make sure we deliver on what is there. That is from the CN part. I have obviously a debate with my own government over what has happened in my area as well, outside of CN, or in light of what has happened.

• 0950

The CGE proposal . . . and I was pleased to be at the press conference and see the President of CGE there. One of the questions I am being asked is whether or not it is likely to happen, and I personally feel confident that it will. But the second question I get is: If it does not happen, what then?

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, I think there is often that phraseology used in your circles, and that is a hypothetical question in that we feel pretty confident it will happen. Negotiations are starting now in earnest with Canadian General Electric, and it is our belief, based on facts, that it will happen.

I am not so sure it will be very practical at this time for us to try to guess what we will do if this does not happen. I think you will find that we would show, hopefully, the same kind of responsibility that we have in not wanting to go ahead, as it was evident last year that we should do.

The only thing I can say to you, sir, is that we will reassess that in the light of the situation at that time. We do not have today a detailed contingency plan as to what will we do if CGE does not go there, because we think they will.

**Mr. Cochrane:** Okay, and I hope and think they will as well. But I assure you I will be back if they do not.

As for the other two suppliers to which you have referred, are the negotiations continuing with them, and what is the prognosis?

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, those are of a more delicate nature because they are not in the public domain, and for very good reasons; we want them to go and we do not want to be discussing them publicly. But perhaps Mr. Lawless can add a little bit without in any way jeopardizing our negotiations with them.

**Mr. R.E. Lawless (President and Chief Operating Officer, Canadian National Railway Company):** Yes, it is a delicate matter because we are undergoing negotiations at the moment. I can confirm to you, however, that the negotiations are very active. Right now, we are almost as confident with those two—at least one of them—as we are with General Electric, and I can assure you there will be intense dialogue immediately, and we will move ahead with that as quickly as we can because we do want to be in a position to ensure that as much of the impact is minimized as far as the employment situation is

## [Traduction]

assurer que nous comprenons ce que nous allons bientôt obtenir et ce que nous obtiendrons vraisemblablement et ma tâche sera de veiller à ce que les objectifs soient réalisés. Voilà pour les Chemins de fer nationaux. Je devrai manifestement discuter avec mon propre gouvernement de ce qui s'est passé en outre dans ma région, abstraction faite des Chemins de fer nationaux, ou à la lumière de ce qui s'est passé.

Quant à la proposition de la CGE, j'ai eu le plaisir d'être présent à la conférence de presse et de constater que le président de la CGE s'y trouvait aussi. Une des questions qu'on me pose, c'est de savoir si, oui ou non, il est vraisemblable que cela se réalise et, quant à moi, j'ai confiance. Mais la deuxième question est la suivante: si cela ne se réalise pas, qu'arrivera-t-il alors?

**M. LeClair:** Monsieur le président, il y a une expression qu'on utilise souvent dans votre milieu, me semble-t-il. C'est qu'il s'agit d'une question hypothétique et que nous sommes passablement confiants que le projet va se réaliser. Des négociations sérieuses commencent maintenant avec la Compagnie Générale Electrique et nous croyons, en nous fondant sur les faits, que le projet va se réaliser.

Je pense que ce ne serait pas tellement pratique que nous essayions aujourd'hui de deviner ce que nous allons faire si le projet ne se réalise pas. Vous constateriez de notre part, je l'espère, le même sens des responsabilités que nous avons manifesté l'an dernier en décidant de ne pas aller de l'avant.

Tout ce que je puis vous dire, monsieur, c'est que nous allons examiner cela d'après la situation qui régnera alors. Nous n'avons pas aujourd'hui le plan détaillé à réaliser en cas d'imprévu, c'est-à-dire si la CGE n'y va pas car nous croyons qu'elle ira.

**M. Cochrane:** D'accord, et je pense et j'espère aussi que ce sera le cas. Mais je vous assure que je reviendrai à la charge si tel n'est pas le cas.

Quant aux deux autres fournisseurs auxquels vous avez fait allusion, les négociations se poursuivent-elles et quels sont vos pronostics?

**M. LeClair:** Monsieur le président, ces négociations sont plus délicates car elles ne font pas partie du domaine public, et cela pour de très bonnes raisons; nous voulons que tout aille bien et nous ne voulons pas en discuter publiquement. Mais peut-être M. Lawless pourrait-il donner quelques précisions sans compromettre le moins du monde les négociations que nous avons avec eux.

**M. R.E. Lawless (président et premier directeur, Chemins de fer nationaux):** Oui, c'est une affaire délicate, car nous commençons les négociations en ce moment. Je puis confirmer, toutefois, que les négociations sont très actives. À l'heure actuelle, nous avons presque autant confiance dans le cas de ces deux entreprises—du moins de l'une d'entre elles—que dans le cas de la Générale Electrique, et je puis vous assurer qu'un dialogue intense va commencer incessamment et que nous allons procéder le plus rapidement possible, car nous voulons vraiment réduire l'impact autant que nous le pourrons



[Text]

concerned. We think this is an excellent way to do it. The two companies with which we are dialoguing seem to be very anxious to consummate a deal, and we hope we can do this in a very short time frame.

**Mr. Cochrane:** Thank you. I noticed that in the slide the projected figures for the employment level went on to 1996 and beyond. Presumably there are some commitments from CN to CGE, and presumably you feel confident that the Gordon Yard's future is relatively secure, at least until 1996. Once you reached that level of 585, you projected it right across for a length of time. Is it a safe assumption that there is an arrangement and also that you feel the workloads in the Gordon Yard and so on will be such that we will be able to continue with 150 extra on top of what is at Gordon Yard now?

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, Mr. Lawless and Mr. Fletcher can comment on the specifics in your question, except that I think you did mention that we have an arrangement. We do not have an arrangement with General Electric at this time. We are now beginning to negotiate officially. So we do not have anything so that we can say, yes, they have agreed to that or we have agreed to certain matters. These are now in the negotiation stage, but we feel it will go very rapidly.

**Mr. Lawless:** I think comment should be made with respect to the Gordon Yard activity. What we are doing there is making the preventive maintenance facility there in Gordon Yard as the facility for the whole Atlantic region. So that has to be done and we are confident it will stay that way for the future.

So we do not have any problem with that one at all. It will remain there. It will become the focus for the Atlantic region and it is designed that way.

**Mr. Cochrane:** There is no scheduled reduction or transfer of any of the responsibilities now conducted at the regional offices of CN in Moncton?

**Mr. Lawless:** No, we have no plans for that.

**Mr. Cochrane:** Dr. LeClair, as you know, we have communicated back and forth by letter, and I made a proposal to you on June 11 because I fully believe that in many circumstances you have been a good employer and have looked after your employees relatively well, both while they worked for you and once they were terminated.

• 0955

In this situation, I think you are doing what is within the realm of the corporation to do with regard to Moncton, and I appreciate it. We would always like more, but reality being as it is and being a realist, it is quite obvious. Nevertheless, in the community of Moncton, we are left with 437 less positions which people will not be filling in the future. At one time, you looked forward to someone retiring and going out with their

[Translation]

pour ce qui est de la situation de l'emploi. Nous croyons que c'est là un excellent moyen de le faire. Les deux sociétés avec lesquelles nous dialoguons semblent très désireuses de conclure une entente et nous espérons que cela pourra se faire très rapidement.

**M. Cochrane:** Merci. J'ai constaté dans la diapositive que les chiffres projetés du niveau d'emploi se rendaient à 1996 et au delà. Je suppose que des engagements ont été pris par les Chemins de fer nationaux envers la CGE et je suppose aussi que, à votre avis, l'avenir du triage Gordon est relativement assuré, du moins jusqu'en 1996. Après avoir atteint ce niveau de 585, vous l'avez projeté pendant un certain temps. Est-il juste de supposer qu'il y a une entente et que, d'après vous, la charge du triage Gordon et le reste sera telle que vous pourrez maintenir une activité comportant 150 emplois de plus que ce qui existe actuellement au triage Gordon?

**M. LeClair:** Monsieur le président, M. Lawless et M. Fletcher peuvent commenter les détails de votre question sauf que, me semble-t-il, vous avez parlé d'une entente. Nous n'avons pas, pour l'instant, d'entente avec la Générale Electrique. Nous commençons maintenant à négocier officiellement. Il est donc impossible de dire, pour l'instant, qu'ils ont accepté ceci ou cela ou que nous avons accepté certaines autres choses. Cela est actuellement à l'état de la négociation, mais nous avons confiance que les progrès seront rapides.

**M. Lawless:** Je pense qu'il y a lieu de commenter l'activité du triage Gordon. Ce que nous faisons, c'est de transformer l'installation d'entretien préventif du triage Gordon en un service desservant toute la région de l'Atlantique. C'est quelque chose qu'il faut faire et nous avons confiance que cela demeurera ainsi à l'avenir.

Il n'y a donc pas de problèmes en ce cas. L'installation va demeurer où elle est. Elle va devenir le centre de la région de l'Atlantique et c'est ce qui a été prévu.

**M. Cochrane:** Il n'est prévu aucune réduction ni aucun transfert d'aucune des fonctions qui s'exercent actuellement aux bureaux régionaux des Chemins de fer nationaux à Moncton?

**M. Lawless:** Non, cela ne fait pas partie de nos projets.

**M. Cochrane:** D' LeClair, comme vous le savez, nous avons communiqué plusieurs fois par lettres et, le 11 juin, je vous ai présenté une proposition, car je crois sincèrement qu'en de nombreuses occasions vous avez été un bon employeur et que vous vous êtes occupé relativement bien de vos employés, pendant qu'ils travaillaient pour vous et après avoir cessé de le faire.

A cet égard, je crois que vous faites ce que votre société peut faire au sujet de Moncton et je vous en suis reconnaissant. Nous en voudrions toujours davantage, mais la réalité étant ce qu'elle est et moi-même étant un réaliste, c'est assez évident. Pourtant, dans la collectivité de Moncton, nous avons 437 postes de moins, qui ne seront pas comblés à l'avenir. Auparavant, lorsque quelqu'un prenait sa retraite avec pension, un

[Texte]

pension and a new, young person coming in with a job and spending their money in the economy and so on.

I made a proposal to you on June 11 which really ties in with correspondence I have conducted with Flora MacDonald and what she has written to you. For the benefit of the committee, I made a proposal that CN consider establishing a fund in the community, with a certain amount of money to be allocated to reflect the fact that CN recognizes there are going to be some social difficulties as a result of people sitting at home, even at the age of 52 years. People who are in the community could be affected by a change of employer, a change of circumstance, even a change of shift or whatever is going to be evident as a result of this.

At the time, I made a proposal with regard to a fund. Dr. LeClair, you responded by saying you kind of agreed in principle and hoped such assistance on the scale I suggested would not be required. You went on a bit further to say it was your intention to support us in the creation of such a community resource, should it become a necessity.

Can you elaborate on when it will become a necessity? I realize what you are saying with regard to your employees. What I am saying, I guess, is that beyond just those particular employees while they are in the termination process from CN, I am concerned with their ongoing family roles in the community. Can you enlighten me as to your comments and what I would have to prove or what would have to be proven to you to make you feel it is a necessity?

**Mr. LeClair:** Indeed we have had an exchange of correspondence with Miss Flora MacDonald, the Minister. Mr. Cochrane, in your proposal to us, you had put in amounts of money which you considered might be appropriate in the circumstances.

**Mr. Cochrane:** It was not a time for me to be shy, Mr. Chairman.

**Mr. LeClair:** I know.

**The Chairman:** I do not know if there ever has been a time to be shy.

**Mr. LeClair:** First of all, I would like to say the number of people mentioned as being out of work because of this is the worst scenario. From now on, it is uphill. We have the two we have mentioned. We hope to be able to attract others, and we hope General Electric, if they come in, will be successful and therefore will provide more employment. We are talking now about the worst future in terms of the numbers of people who might not have work.

Second, obviously as you know—and we thank you for it, sir—you mentioned that we are “good corporate citizens”. We normally do well in these situations, and I would venture to say we are much better than average. As you know, our benefit packages here in some instances may give 80 percent of the

[Traduction]

jeune employé obtenait un poste et dépensait son argent dans l'économie et le reste.

Le 11 juin, je vous ai présenté une proposition qui se rattache à un échange de lettres que j'ai eu avec Flora MacDonald, qui vous a aussi écrit. Pour renseigner le comité, j'ai proposé que les Chemins de fer nationaux envisagent de créer un fonds dans la collectivité, une certaine somme devant être attribuée pour traduire le fait que les Chemins de fer nationaux prévoient les difficultés sociales devant résulter de ce que des gens restent chez eux sans travailler, à 52 ans, parfois. Des gens de la collectivité pourront être touchés par un changement d'employeur, un changement de la situation, ou même un changement des équipes ou quoi que ce soit qui va se passer à la suite de cela.

A ce moment-là, j'ai proposé la création d'un fonds. Dr. LeClair, vous avez écrit que vous admettiez le principe de cette proposition et que vous espériez qu'une aide aussi importante que celle que je suggérais ne serait pas nécessaire. Vous êtes allé encore un peu plus de l'avant en affirmant que vous aviez l'intention de nous appuyer au sujet de la création d'une telle ressource communautaire si cela devenait nécessaire.

Pouvez-vous préciser le moment où cela deviendra nécessaire? Je me rends compte de ce que vous dites au sujet de vos employés. Ce que je veux dire, c'est que, outre les employés particuliers qui sont en cours de cessation d'emploi aux Chemins de fer nationaux, je m'inquiète de ce qui va arriver à leurs rôles familiaux dans la collectivité. Pouvez-vous m'éclairer sur vos observations et sur ce qu'il me faudrait prouver ou ce qui devrait vous être prouvé pour que vous arriviez à conclure qu'il s'agit d'une nécessité?

**M. LeClair:** Nous avons eu effectivement un échange de lettres avec M<sup>lle</sup> Flora MacDonald, la ministre. Monsieur Cochrane, dans la proposition que vous nous avez faite, vous aviez fait état de certaines sommes que vous aviez jugé convenir en l'occurrence.

**M. Cochrane:** Il ne fallait pas faire preuve de timidité, monsieur le président.

**M. LeClair:** Je sais.

**Le président:** Fût-il jamais un temps où il fallait être timide?

**M. LeClair:** Tout d'abord, j'aimerais dire que le nombre de personnes mentionnées comme devant perdre leur emploi constitue le pire scénario. Désormais, les choses iront mieux. Nous avons les deux sociétés que nous avons mentionnées. Nous espérons pouvoir en attirer d'autres et nous espérons que la Compagnie Générale Electrique, si elle vient s'installer, connaîtra le succès et, par conséquent, fournira plus d'emploi. Ce dont nous parlons actuellement, c'est du pire avenir imaginable pour ce qui est du nombre des gens qui pourraient ne pas avoir d'emploi.

Deuxièmement, comme vous le savez de toute évidence—et nous vous en remercions, monsieur—vous avez dit que nous étions de bons citoyens en tant que société. Nous avons l'habitude de bien faire les choses dans des situations de ce genre et j'oserais dire que notre performance à cet égard est



[Text]

salary to some of these people for up to five years, so the so-called purchasing power vis-à-vis the community will still be there, at least for a number of years to come.

I refer you to the last slide presentation, when we said over the next five years our employment would decrease by some 14,000. About 2,000 of it was already done. Many of those are transfers. It was not a net loss, but we have something like 7,300 which might still have to be done over the next five-year period. Out of those, about half would normally be taken care of by normal productivity, by attrition.

If we extrapolate the amounts you have proposed for such a fund to all of the others we may have to do over the next five years, the amount of money we are talking about is \$670,000,000. Obviously with the kind of problems we now have, it is perhaps a little bit outside of reality.

Having said this, if the need arises, and if it is proven there is a need for such a fund, I would presume, Mr. Cochrane, that in your proposal, the federal government, the provincial government and the municipalities involved would also be asked to contribute to this fund. If this were to happen, I think you will find CN would measure up to its responsibilities, but again, I think we will cross the bridge when we get there.

• 1000

**Mr. Cochrane:** Just a point of clarification on Dr. LeClair's extrapolation. I was not so bold as to suggest six hundred and some million dollars, by the way. My fund was considerably different and was on a scale that would reflect presumably a saving to CN as they withdrew from some of their commitments in Moncton.

I am not sure that your batteries were fully charged in your little computer, but the numbers are very interesting. But you would certainly, then, if there was a commitment by other levels of government, because one of the aspects of the fund that I proposed was with regard to attracting other industry, complementing the two that you are currently seeking in addition to CGE but also others that might be able to either utilize CN space or some opportunities that you may be able to propose. Then that aspect of it, certainly you would be most willing to pursue if the other governments were interested in approaching you.

**Mr. LeClair:** Yes.

**Mr. Cochrane:** Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Cochrane. Mr. Robichaud.

[Translation]

bien meilleure que la moyenne. Comme vous le savez, les avantages sociaux que nous offrons ici dans certains cas peuvent atteindre 80 p. 100 de la rémunération pour une période atteignant cinq ans, de sorte que le pouvoir d'achat dans la collectivité va continuer d'exister, au moins pendant quelques années.

Je vous rappelle la présentation de diapositives que nous venons de faire. Nous avons dit alors que, au cours des cinq prochaines années, notre niveau d'emploi allait diminuer de quelque 14,000 postes. Cela s'était déjà réalisé dans le cas de 2,000 d'entre eux. Beaucoup sont des mutations. Il ne s'agissait pas d'une perte nette, mais il pourra en rester quelque 7,300 durant la prochaine période de cinq ans. De ce nombre, environ la moitié serait le fait de la productivité normale, des départs normaux.

Si nous extrapolons les sommes que vous avez proposées à l'égard d'un tel fonds à tous les autres emplois que nous devons peut-être abolir au cours des cinq prochaines années, la somme en question atteint 670 millions de dollars. Evidemment, compte tenu des problèmes qui se posent actuellement à nous, ce peut être un peu en dehors de la réalité.

Malgré ce que je viens de dire, si cela devient nécessaire, et s'il est prouvé qu'un tel fonds est nécessaire, j'imagine, monsieur Cochrane, que, selon votre proposition, le gouvernement fédéral, le gouvernement provincial et les municipalités en cause seraient aussi invités à faire un apport. Si cela devait se produire, vous verriez, j'en suis sûr, les Chemins de fer nationaux se montrer à la hauteur de leurs responsabilités, mais, encore une fois, attendons, pour le régler, que le problème se pose.

**M. Cochrane:** Je voudrais simplement clarifier l'extrapolation de M. LeClair. À propos, je n'ai jamais eu l'audace de parler de 600 et quelque millions de dollars. Le fonds que j'ai proposé était bien différent et aurait été financé à une échelle qui permettrait au CN de faire certaines économies, je présume, au moment de se retirer de certaines activités à Moncton.

Je ne sais pas si les piles de votre ordinateur étaient encore bonnes, mais les chiffres que vous nous avez donnés sont tout de même très intéressants. Donc, il est sûr que si les autres paliers de gouvernement étaient prêts à vous donner leur engagement—car l'un des éléments du fonds que j'ai proposé était d'attirer d'autres industries pour compléter celles que vous cherchez déjà à obtenir, en plus de la Société CGE, et ce, afin qu'elles puissent utiliser les locaux du CN ou que vous puissiez leur offrir d'autres possibilités. Ainsi, je présume que vous seriez parfaitement disposés à poursuivre cette possibilité si les autres paliers de gouvernement s'y intéressaient également.

**M. LeClair:** Oui.

**M. Cochrane:** Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Cochrane. Monsieur Robichaud.

[Texte]

**M. Robichaud:** Merci, monsieur le président.

Je dois d'abord vous dire que je suis très, très déçu. Je suis peiné pour les ouvriers de Moncton qui ont subi un dur coup. Je crois qu'ils ont été trompés et je vais vous dire pourquoi.

Cela fait déjà un an qu'on a ouvert ce dossier et, pendant toute cette année, différentes personnes ont déclaré qu'il n'y aurait aucune mise à pied massive. Le ministre disait que les ateliers ne fermentaient pas tant qu'il serait ministre. Enfin, je pense que le président lui-même avait dit que les ateliers de CN ne fermentaient pas cette année. Bien sûr, ils ne fermeront pas cette année, mais toutes ces déclarations-là donnaient quand même une lueur d'espoir aux gens de Moncton. Jusqu'à tout dernièrement, on nous disait que la recommandation ne serait pas si terrible.

Si on est au conseil d'administration du CN, on s'en tire assez bien, mais si on est de l'autre côté de la table, on s'en tire mal. De toute évidence, il y aura une perte de 600 emplois pour la région de Moncton. Vous dites que la *Canadian General Electric* s'en vient. Bien sûr, cela va créer des emplois et j'en suis heureux. *CGE* aurait pu créer les mêmes emplois dans le sud du Nouveau-Brunswick, nous aurions pu garder les ateliers du CN et il y aurait eu encore énormément de gens au chômage. Alors je vous dis que je suis très, très déçu.

Dans le communiqué que vous avez émis cette semaine, vous dites que 303 employés seront embauchés par la *Canadian General Electric*. Je ne comprends pas pourquoi on dit 303 plutôt que 400 ou 1,000. Si je me souviens bien, lors de votre dernière comparution au Comité, vous nous avez dit qu'il n'y avait eu aucune négociation avec la *Canadian General Electric* ou avec une autre compagnie pour la simple raison que vous n'aviez pas reçu le mandat de négocier avec la *Canadian General Electric*. Lorsque vous parlez de 303 emplois, est-ce que cela représente votre position avant d'entreprendre les négociations? Allez-vous exiger que la *Canadian General Electric* donne de l'emploi à seulement 300 personnes? Les négociations ont-elles commencé et, si c'est le cas, quand?

• 1005

**M. LeClair:** Monsieur le président, beaucoup de questions ont été posées et beaucoup de commentaires ont été faits. Sur certains d'entre eux, nous ne sommes pas d'accord, avec tout le respect qu'on doit aux députés. Je vais répondre à trois ou quatre de ces questions et je demanderai ensuite à M. Lawless et à M. Fletcher de vous donner des précisions quant au nombre d'emplois, etc.

Vous m'avez bien cité quand vous avez dit que j'avais dit que les usines de Moncton ne fermentaient pas cette année. C'est vrai, elles ne fermeront pas cette année.

**M. Robichaud:** Je le sais.

**M. LeClair:** Au même moment, dans les mêmes articles, j'ai également dit que je ne pouvais pas promettre quoi que ce soit après décembre 1986. Donc, vous m'avez bien cité, mais il aurait fallu ajouter l'autre chose que j'ai dite à ce moment-là.

[Traduction]

**Mr. Robichaud:** Thank you, Mr. Chairman.

I would first like to say that I am extremely disappointed. I am distressed for the Moncton workers who have been dealt a very severe blow. I believe they were misled and I will tell you why.

This issue has been out in the open for a year now, and in the course of that year, various people stated that there would be no massive layoff. The Minister said that the shops would not close as long as he was Minister. I believe the president himself even said that the CN shops would not close this year. Of course, they will not actually close this year, but all those statements left the people in Moncton with some small hope in this regard. Until very recently, we were being told that the recommendation would not be that terrible.

Well, the fact is that if you are on CN's board of directors, you are pretty well off, but if you happen to be on the other side of the table, you are not quite so well off. It now seems obvious that there will be a loss of 600 jobs in the Moncton region. You say that Canadian General Electric will fill some of the gap. Of course, some jobs will be created, and I am delighted about that. But had CGE created the same jobs in southern New Brunswick, and had we kept the CN shops, there still would have been an enormous number of unemployed. So let me just say again how very disappointed I am.

In the press release you published this week, you say that 303 employees will be hired by Canadian General Electric. I do not understand why you are saying 303, rather than 400, or 1,000. As I recall, when you last appeared before the committee, you told us that there had been no negotiations with Canadian General Electric, or with any other company, for the simple reason that you had not been given the mandate to negotiate with Canadian General Electric. When you refer to 303 jobs, is this supposed to represent your position before going into negotiations? Are you going to demand that Canadian General Electric provide employment to only 300 people? Also, have negotiations begun, and if so, when?

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, many questions have been asked and many comments have been made. And, with all due respect for Members of Parliament, we do not necessarily agree with some of them. I intend to respond to three or four of these questions, and I will then ask Mr. Lawless and Mr. Fletcher to give you some clarification with respect to the number of jobs and what have you.

You did in fact quote me accurately when you said that I had stated that the Moncton shops would not close this year. And it is indeed true that they will not close this year.

**Mr. Robichaud:** Yes, I know that.

**Mr. LeClair:** At the same time, in those same articles, I also said that I could not promise anything after December of 1986. So, although you quoted me accurately, you should have added the additional warning I gave at that time.



## [Text]

Quant aux deux déclarations disant qu'aucune mise à pied massive n'aurait lieu et que les ateliers ne fermentaient pas, elles ne sont pas de nous. D'ailleurs, je pense que vous avez déjà fait allusion à ces deux déclarations à la Chambre.

Vous dites que les ateliers vont fermer, mais ce n'est pas exact. Au contraire, les ateliers vont continuer d'exister, et nous espérons que plus tard, ils pourront offrir autant d'emplois et peut-être même davantage, pour être optimiste.

Vous vous demandez d'où vient le chiffre 303. Si on n'a pas négocié avec la *Canadian General Electric*, comment peut-on parler de 303 emplois? Vous vous souviendrez que la *Canadian General Electric* a fait plusieurs visites, qui ont d'ailleurs été commentées publiquement. Ils ont étudié les possibilités à Moncton et ce sont eux qui nous ont dit qu'ils pouvaient garantir 303 emplois. Est-ce qu'on sera en mesure d'exiger davantage dans les négociations à venir? Franchement, il faut faire attention. Notre objectif est d'amener la *Canadian General Electric* à s'établir à Moncton. Pour cela, il faut pouvoir leur donner ce dont ils ont besoin. On nous dit que la *Canadian General Electric* va s'établir au Canada, mais pas nécessairement à Moncton, car la compagnie a d'autres possibilités. Il faut donc faire attention. La situation à Moncton leur plaît, elle semble satisfaire leurs exigences. Vous nous demandez quand les négociations ont commencé. Nous commençons à négocier avec la *Canadian General Electric* dès cette semaine, et nous ferons l'impossible pour faire en sorte que la compagnie s'établisse à Moncton.

En ce qui concerne le nombre d'emplois, vous avez mentionné à plusieurs reprises le chiffre de 600. Nous, on ne parle pas de 600 emplois. Je vais demander à M. Lawless et à M. Fletcher de vous donner des précisions sur la différence entre votre chiffre de 600 et notre chiffre de 400.

**Mr. Lawless:** As for what we are hearing about the 600 layoffs, obviously, this is the total work force in Moncton of those who are already not working and who might be on laid-off status, plus the ones we have identified as involved in this process of G, coming in on the transfer over. It is the difference in the number of jobs we have been talking about in our submissions and what Mr. Robichaud is referring to. I think this is the discrepancy, sir.

I have a couple of other comments, if you will. The concern I would have about the comments I have heard would be that there is some impression, Mr. Chairman, if Canadian National would only remain as it is—the status quo—everything would be fine and the Moncton shops would remain open. We would continue to have a work force down there at the level we have at the moment or slightly less.

It is precisely for this reason that the study has indicated to us the status quo will not remain. If we leave things the way they are, within the planning period we are talking about in the next three or four years, the work force of Moncton will be deleted to the point where we will have just a skeleton staff there in our shops.

## [Translation]

As for the two statements to the effect that there would be no massive layoff and that the shops would not close, we did not make any such statements. Furthermore, I believe you already alluded to those statements in the House.

You say that the shops are going to close, but this is not the case. On the contrary, they will remain open, and we hope that sometime in the future, they will be providing as many, if not more jobs than is now the case, if we are optimistic.

You asked where we got the figure of 303 jobs. If we have not actually negotiated with Canadian General Electric, you wonder how we can already be talking about 303 jobs. As you may recall, Canadian General Electric made a number of visits to our facilities, which were in fact commented on publicly. They considered the possibilities in Moncton and they, themselves, said they could guarantee 303 jobs. As to whether or not we will be in a position to demand more in future negotiations, well, frankly, I think we will have to be cautious. Our goal is to bring Canadian General Electric to Moncton. In order to attain that goal, we have to be able to give them what they need. We have been told that Canadian General Electric does intend to establish itself in Canada, but not necessarily in Moncton, as the company has other options as well. So, we must be careful. They seem to like the situation in Moncton, and it seems to satisfy their requirements. I believe you also asked when negotiations began or will begin. We are starting up negotiations with Canadian General Electric this week, and we will do everything in our power to ensure that the company chooses to establish itself in Moncton.

With respect to the number of jobs, I believe you mentioned something like 600 jobs several times. We have never mentioned such a figure. But I will ask Mr. Lawless and Mr. Fletcher to give you additional information regarding the difference between your figure of 600 and ours, of 400.

**M. Lawless:** Quant aux chiffres de 600 mises à pied éventuelles, eh bien, ce chiffre représente, évidemment, l'ensemble de la population active à Moncton c'est-à-dire ceux qui ont déjà été mis à pied, ainsi que ceux qui, d'après nos calculs, risquent d'être mis à pied au moment du transfert de certains emplois vers la compagnie *Canadian General Electric*. Voilà donc pour la différence entre le chiffre cité dans nos mémoires quant au nombre d'emplois, et le chiffre mentionné par M. Robichaud. Voilà la raison pour laquelle il y a cet écart.

Si vous me permettez, je voudrais faire quelques autres remarques. Ce qui me dérange dans les remarques que j'ai entendues aujourd'hui, monsieur le président, c'est qu'on laisse l'impression que si le CN décidait de rester tel qu'il est à l'heure actuelle—c'est-à-dire de maintenir le statu quo—il n'y aurait plus de problème, et les ateliers de Moncton pourraient rester ouverts. Autrement dit, le nombre de travailleurs là-bas resterait inchangé, ou encore, diminuerait un peu.

C'est pour cette raison, précisément, que l'étude nous a permis de constater que nous ne pouvons pas maintenir le statu quo. Si nous laissons les choses telles qu'elles sont actuellement, dans la période de planification dont nous parlons maintenant, c'est-à-dire dans les trois ou quatre prochaines années, le nombre de travailleurs à Moncton diminuera à tel

[Texte]

[Traduction]

point qu'il ne restera plus qu'un petit nombre de postes clé dans nos ateliers.

• 1010

The status quo in our view has not been an acceptable alternative. It is for this reason, however agonizing the process has been over the last 10 to 12 months, we have worked so hard to see if we could find an acceptable alternative for Canadian National in Moncton.

The numbers might seem precise, because we used 303. There is really no mystery to it. In our discussions with Canadian General Electric, they have had to make projections about the number of locomotives they might be able to produce in the facility. They have taken an estimate of the number of locomotives they will produce in the first, second and third years. We have indicated the workload we will leave there during this period. The calculations become fairly easy in this process. They are minimum calculations. We hope it is possible, with a greater sale of locomotives by CGE and with more business we might be able to generate in the Maritimes, that those numbers would be better than they are.

We are giving you the scenario we have now developed as a result of our estimates. The preciseness of those numbers reflect this activity with CGE and with our own estimates of the workload we will have there.

We talked about principles with Canadian General Electric earlier this year. As we have stated in our press release and in Moncton earlier this week, the final negotiations will begin in earnest now. We expect them to be completed within about a 60-day period and we will do it as quickly as we can.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Lawless. Mr. Robichaud.

**Mr. Robichaud:** C'est exactement le scénario que j'avais envisagé lorsque vous étiez venu la dernière fois. Je vous disais que lorsque nous reviendrions à la Chambre l'automne prochain, toutes les négociations seraient terminées et que les députés n'auraient plus alors aucune possibilité d'intervenir dans ce processus qui va se dérouler pendant que la Chambre sera ajournée. Je ne suis pas satisfait du *timing* de ces négociations parce que je crois qu'en tant que députés, nous avons un rôle à jouer quand des emplois sont perdus dans des régions comme le Nouveau-Brunswick.

Avez-vous reçu l'approbation du ministre des Transports pour procéder à la privatisation et, si oui, quand l'avez-vous reçue?

**Mr. LeClair:** Monsieur le président, je ne veux pas ouvrir un débat sur le mot «privatisation», et je vais m'en tenir au principe de la question. Ma réponse sera la même que celle j'ai donnée la semaine dernière quand on m'a posé la question. C'est une décision du bureau de direction du Canadien National. Nous avons informé le ministre de la décision après la réunion du bureau de direction, mais nous ne lui avons pas

D'après nous, le statu quo ne représente pas une alternative acceptable. Voilà pourquoi, même s'il nous a été difficile de prendre certaines décisions au cours des 10 ou 12 derniers mois, nous nous sommes efforcés de trouver une solution de rechange acceptable pour les installations du CN à Moncton.

Le chiffre que nous avons cité, à savoir 303, est effectivement assez précis. Mais il n'y a rien de sorcier là-dedans. Dans nos discussions avec la société *Canadian General Electric*, cette dernière a dû faire certaines projections quant au nombre de locomotives qu'elle pourrait produire dans nos installations. Elle s'est fondée sur une estimation du nombre de locomotives qu'elle pourrait produire dans les première, deuxième et troisième années. Nous avons indiqué la charge de travail qu'il y aurait pendant cette période. Le calcul est donc relativement facile à faire. Il s'agit là d'un minimum. Nous espérons qu'il sera possible, si la société CGE réussit à vendre davantage de locomotives et si les affaires reprennent dans les Maritimes, que ce chiffre sera encore plus élevé.

Nous vous présentons simplement la situation future, telle qu'elle devrait être selon nos estimations. Le chiffre que nous vous avons donné tient compte des activités de la société CGE ainsi que notre propre estimation de la charge de travail qu'il va y avoir.

Nous avons discuté de certains principes avec les représentants de la société *Canadian General Electric* plus tôt cette année. Comme nous l'avons mentionné dans notre communiqué de presse et à Moncton plus tôt cette semaine, les négociations finales débiteront maintenant. Nous nous attendons à ce qu'elles soient terminées d'ici 60 jours, et nous essaierons de les accélérer dans la mesure du possible.

**Le président:** Merci, monsieur Lawless. Monsieur Robichaud.

**Mr. Robichaud:** This was exactly the scenario that I predicted when you appeared before us the last time. I told you at the time that when we came back for the fall session, all the negotiations would be over and that Members of Parliament would no longer have any chance to intervene in this process which is going to be taking place during the summer adjournment. I am not very happy about the timing of these negotiations, because I believe that as Members of Parliament, we have an important role to play when jobs are going to be lost in regions like New Brunswick.

Have you received the approval of the Minister of Transport to go ahead with privatization and, if so, when did you receive it?

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, I would not like to enter into a debate about the term "privatization", so I will simply stick to the principle of the question. And, my answer will be the same one I gave last week when this question was put to me. This was a decision of the board of directors of Canadian National. We informed the Minister of this decision following a meeting of the board, but we did not ask either for his authorization or



[Text]

demandé son autorisation ou sa bénédiction. D'après la loi qui nous régit, c'est une décision qui doit être prise par le bureau de direction. Evidemment, le ministre, le gouvernement et le Parlement ont des mécanismes, des outils pour faire modifier cette décision s'ils le veulent. Nous n'avons donc pas demandé la permission du ministre. Nous l'avons informé de notre décision.

**M. Robichaud:** Le ministre a-t-il eu une réaction négative ou positive à ces recommandations-là?

**M. LeClair:** Monsieur le président, il est évident que cette question doit être posée au ministre.

• 1015

**The Chairman:** You can always ask it in the House.

**Mr. Robichaud:** I will certainly do that.

**The Chairman:** I have been pretty lenient here, but that is an interesting place to stop at this phase, Mr. Robichaud.

**Mr. Robichaud:** I will come back.

**The Chairman:** I kind of thought you might.

Perhaps before Mr. Benjamin begins, since we have a full house of members here, there are three items of business I would like to throw on the table that really should just take about 30 seconds.

I hope to confirm that the Order of Reference of the St. Lawrence Seaway will be introduced; I have been assured that it is going to be this morning, regardless of anything else in terms of House business. Assuming that does happen, then there are these three motions we need for the Comptroller just to confirm some of the arrangements that have already been made.

The first motion is that the committee travel to Thunder Bay from July 24, 1986, to July 27, 1986, in relation to its order of reference on the St. Lawrence Seaway Authority. That is one motion we have to confirm, and the Chair would be prepared to accept a motion to that effect.

The second is that Mr. Reid . . .

**Mr. Benjamin:** Did you say on July 24?

**The Chairman:** By God, it is June. Holy mackerel, thank you! It is always good to read these things over. This has been a bad three days. I wondered why there was a little shock on your faces. But anyway—=959=]

**Mr. Taylor:** I was suddenly feeling very happy.

**The Chairman:** The Chair is prepared to accept a motion that in effect this gets you up there, and there is going to be one day of hearings. How long it is, we can discuss that later on. But we need the motion for the authorization of the cheques.

That the committee travel to Thunder Bay from June 24 to June 27 in relation to its order of reference on the St. Lawrence Seaway—may I have a motion to that effect?

[Translation]

his blessing. According to the legislation governing our activities, this kind of decision must be made by the board of directors. Of course, the Minister, the government and Parliament do have various mechanisms or means of making us change that decision if they wish to. But we did not actually ask the Minister's permission. We simply informed him of our decision.

**Mr. Robichaud:** Was the Minister's reaction positive or negative to those particular recommendations?

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, it seems obvious to me that this question should be put to the Minister himself.

**Le président:** Vous pouvez toujours le demander à la Chambre.

**M. Robichaud:** Je n'y manquerai pas!

**Le président:** Je me suis montré assez indulgent jusqu'à présent, mais voici une bonne occasion de vous arrêter, monsieur Robichaud.

**M. Robichaud:** Je reviendrai.

**Le président:** Je n'en doute pas.

Avant de donner la parole à M. Benjamin et puisque tous les membres sont présents, il y a, à l'ordre du jour, trois articles que nous devrions pouvoir régler en trente secondes.

J'espère confirmer que l'ordre de renvoi relatif à la voie maritime du Saint-Laurent sera présenté; on m'a assuré que cela se ferait ce matin, quels que soient les autres travaux de la Chambre. En supposant que cela se produise, il y a ces trois motions dont nous avons besoin pour le Contrôleur et qui ont pour objet de confirmer certaines dispositions qui ont déjà été prises.

La première motion veut que le comité se rende à Thunder Bay du 24 juillet 1986 au 27 juillet 1986 pour s'acquitter de son mandat relatif à la Voie maritime du Saint-Laurent. C'est là une des motions qu'il nous faut confirmer et le président est disposé à accepter une motion à cet effet.

La deuxième veut que M. Reid . . .

**M. Benjamin:** Avez-vous dit le 24 juillet?

**Le président:** Mon dieu, c'est juin. Oh la la, merci! Il vaut toujours la peine de relire ces documents. Nous venons de connaître trois jours difficiles. Je me demandais à quoi attribuer la perplexité que je lisais sur vos visages. De toute façon . . .

**M. Taylor:** J'ai cru à une bonne nouvelle.

**Le président:** Le président est disposé à accepter une motion qui vous permette de vous rendre là-bas pour une journée d'audiences. Nous examinerons plus tard la question de la durée. Mais nous avons besoin de la motion pour que les chèques soient autorisés.

Que le comité se rende à Thunder Bay du 24 juin au 27 juillet au sujet de son mandat relatif à la voie maritime du Saint-Laurent—puis-je avoir une motion à cet effet?

[Texte]

**Mr. Dantzer:** I so move.

Motion agreed to

**The Chairman:** The second motion is that Mr. Reid be authorized to act as interim chairman of the committee for those hearings.

**Mr. Dantzer:** I so move.

Motion agreed to

**The Chairman:** I guess those are all the motions, and the condition that all members understand, and for which we do not need a motion, is that there are going to be five members of the committee—three, one and one. There will be interpretation reflecting the bilingual character of the land, which is necessary, but there will not be recording. There will be a rough, unedited transcript that we always get, which will be the written record, and that, frankly, gentlemen, goes from a budget of \$20,000 to \$9,000 or it could have been \$3,000. But it is \$9,000; the budget will be \$9,700 and some, with recording and the members. So I think that is the one.

**Mr. Reid:** Are you saying that is the cost of one day of hearings?

**The Chairman:** That is the cost. And if we had full recording, Mr. Reid, it would have been \$20,000. The bilingual component of the \$9,000 is \$4,000 to \$5,000. So that is very necessary; as Mr. Pearson said many years ago, it costs something to keep the country together.

So that is just for information to have the two motions. In effect, it will be one day's hearing on Thursday, because I know some members have plans of coming in and coming out, and everyone is going to be leaving Friday. But I do believe, from what I understand now that with the number of briefs—and Mr. Angus told me he could not be here—initially there were 15 that were already sort of involved, but I understand it is less than that now.

As the reality of our visit approaches, I do not care what it is, as chairman you will have to do it in one day.

**Mr. Reid:** I will seek the opportunity to speak to the clerk with respect to two or three other people who want to make representation.

**The Chairman:** Good. But I talked to Mr. Angus behind the curtain last night on all this.

**Mr. Benjamin:** I am happy about that. Now that those two items of business are done, since Tuesday the situation regarding Moncton has been running through my mind. I am wondering if this committee should ask the House for authority to sit at any time during the recess, if the committee feels it is necessary.

**The Chairman:** We do not need authority from the House to do that.

**Mr. Benjamin:** Can we sit anyway?

[Traduction]

**M. Dantzer:** Je propose la motion.

La motion est acceptée.

**Le président:** La deuxième motion veut que M. Reid soit autorisé à jouer le rôle de président intérimaire du comité pour ces audiences.

**M. Dantzer:** Je propose cette motion.

La motion est acceptée.

**Le président:** Je pense que c'est tout en ce qui concerne les motions et la condition que tous les membres acceptent et pour laquelle nous n'avons pas besoin de motion, c'est qu'il y aura cinq membres du comité—trois, un et un. Il y aura un service d'interprétation pour traduire le bilinguisme du pays, ce qui est nécessaire, mais il n'y aura pas d'enregistrement. Il y aura le brouillon non corrigé habituel, soit une transcription écrite et cet article, je vous le dis franchement, messieurs, passe d'un budget de 20,000\$ à 9,000\$ et quelques, y compris la transcription et les membres. Je pense que c'est cela.

**M. Reid:** Est-ce là le coût d'une journée d'audience?

**Le président:** C'est le coût. Et si nous avions l'enregistrement intégral, monsieur Reid, cela aurait été 20,000\$. La partie bilingue des 9,000\$ est de 4,000\$ à 5,000\$. Cela est tout à fait nécessaire; comme M. Pearson l'a dit il y a de nombreuses années, il faut payer quelque chose pour garder l'unité du pays.

Ces renseignements visaient à appuyer l'adoption des deux motions. Nous aurons en réalité une journée d'audience jeudi car je sais que certains membres ont l'intention d'entrer et de sortir et que tout le monde partira vendredi. Mais je crois savoir, au sujet du nombre des mémoires—M. Angus m'a dit qu'il ne pourra pas être présent—qu'il y en avait quinze d'annoncés au début, mais je crois que ce nombre a diminué.

Le moment de notre visite approche et, peu importe le nombre, comme président, vous devrez faire en sorte que le travail se fasse en une journée.

**M. Reid:** Je vais essayer de communiquer avec le greffier au sujet de deux ou trois autres personnes qui veulent se présenter.

**Le président:** Très bien. Mais j'ai parlé de tout cela à M. Angus dans les coulisses hier soir.

**M. Benjamin:** J'en suis heureux. Puisque ces deux articles sont maintenant réglés, je pense depuis mardi à la situation de Moncton. Je me demande si notre comité ne pourrait pas demander à la Chambre de l'autoriser à siéger à n'importe quel moment de l'intersession si le comité le juge nécessaire.

**Le président:** Nous n'avons pas besoin, pour cela, de l'autorisation de la Chambre.

**M. Benjamin:** Pouvons-nous siéger de toute manière?



[Text]

**The Chairman:** Under the new rules we can sit at any time the committee so decides.

**Mr. Benjamin:** All right then. Because we may have a situation in 45 days that CN has an announcement to make, and I would just as soon they made it to this committee first since the House will not be sitting.

**The Chairman:** As Dr. LeClair mentioned, there are many bridges to cross in this whole matter, and let us take one at a time. But under the new rules the committee has the power to sit if it so decides, even during the summer recess.

• 1020

That is fine for the business and the St. Lawrence Seaway, and the members know which ones are going. Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, thank you. Thank you for coming back again, gentlemen. I am happy to see Mr. Lawless in good voice.

Mr. Chairman, I understand the Premier of New Brunswick said, following the CN announcement on Tuesday, something to the effect his government had not been consulted. This was all news to him and he would have to study the announcement before he could comment.

I understand the job protection unit of the New Brunswick Department of Labour participated with CN in the preparation of their report, and yet the government says they were not consulted.

Now, which is it? Was the New Brunswick Department of Labour involved up to the final stages? Or did you come to these conclusions without informing the provincial government in any way?

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, there are two aspects of this. On the consultation with the province, for the same reason as we could not last week be forthcoming with the committee, to our regret, because we had to go to the board first, there was no consultation with the province beforehand. The Premier was advised. Unfortunately, we tried to reach him immediately after the meeting on Sunday and could not. However, we were able to reach him Tuesday morning and give him the information in advance.

**The Chairman:** He was informed of this?

**Mr. LeClair:** He was informed, yes.

On the other aspect, I am not aware of consultations between any part of the New Brunswick Ministry of Labour beforehand. But perhaps Mr. Lawless or Mr. Fletcher might want to elaborate on this.

**Mr. Lawless:** No, there was no consultation. I think your question referred to them as being part of the group that formed the report, and that is certainly not so.

[Translation]

**Le président:** En vertu des nouveaux règlements, nous pouvons siéger à n'importe quel moment si le comité en décide ainsi.

**M. Benjamin:** D'accord, donc. Car il pourrait bien arriver que, dans 45 jours, les Chemins de fer nationaux annoncent une décision et j'aimerais bien qu'ils en avisent d'abord notre comité puisque la Chambre ne sera pas en session.

**Le président:** Comme l'a mentionné le D<sup>r</sup> LeClair, on peut imaginer bien des problèmes futurs au sujet de toute cette affaire. Attendons qu'ils se présentent. Mais, en vertu des nouvelles règles, le comité a le pouvoir de siéger s'il en décide ainsi, même durant l'intersession d'été.

C'est bon pour les travaux et pour la voie maritime du Saint-Laurent et les membres savent quels sont ceux qui y vont.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, merci. Merci d'être revenus, messieurs. Je constate avec plaisir que M. Lawless a retrouvé la voix.

Monsieur le président, je crois savoir que le Premier ministre du Nouveau-Brunswick aurait dit, après l'annonce faite mardi par les Chemins de fer nationaux, que son gouvernement, en somme, n'aurait pas été consulté. Il n'en avait pas entendu parler d'avance et il lui faudrait étudier le communiqué avant de commenter.

On me dit que le service de protection des emplois du ministère du Travail du Nouveau-Brunswick a participé à la préparation du rapport des Chemins de fer nationaux, et pourtant le gouvernement prétend qu'il n'a pas été consulté.

Qu'en est-il au juste? Le ministère du Travail du Nouveau-Brunswick a-t-il joué un rôle jusqu'aux dernières étapes? Ou bien en êtes-vous venus à ces conclusions sans en informer d'aucune manière le gouvernement provincial?

**M. LeClair:** Monsieur le président, il y a deux aspects à cette question. Au sujet de la consultation de la province, pour la même raison qui nous a empêchés, la semaine dernière, de répondre à des questions des membres du Comité, à notre regret, parce qu'il nous fallait tout d'abord nous présenter devant le conseil d'administration, il n'y a pas eu de consultations préalables avec la province. Le Premier ministre a été avisé. Malheureusement, nous avons essayé de le rejoindre immédiatement après la réunion de dimanche et nous n'y avons pas réussi. Toutefois, nous avons pu le rejoindre mardi matin et nous lui avons alors communiqué les renseignements.

**Le président:** Il a été mis au courant de cela?

**M. LeClair:** Il l'a été, oui.

Quant à l'autre aspect, je ne crois pas qu'il y ait eu de consultations préliminaires avec quelque élément que ce soit du ministère du Travail du Nouveau-Brunswick. Mais peut-être M. Lawless ou M. Fletcher pourraient-ils préciser.

**M. Lawless:** Non, il n'y a pas eu de consultation. Je pense que, dans votre question, il est fait allusion à ce que le ministère aurait fait partie du groupe qui a préparé le rapport et ce n'est certes pas le cas.

**[Texte]**

Mr. Chairman, Mrs. Mabel Deware, who is the Premier's representative in New Brunswick, was at our pre-meeting and she was fully informed about the process, what took place.

**Mr. Benjamin:** Who was that again?

**Mr. Lawless:** Mabel Deware. I think she is Minister of advanced training and education. She represented Premier Hatfield at our pre-meeting on Tuesday. She was fully informed and asked a lot of questions. So the government was fully informed prior to the announcement's being made.

**Mr. Benjamin:** Then there was no involvement at all by the job protection unit of the Government of New Brunswick in any way in advance, in terms of job protection and so forth?

**Mr. LeClair:** To the best of my knowledge, Mr. Chairman, that is true.

**Mr. Benjamin:** There was not any?

**Mr. LeClair:** Not to my knowledge.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, an alternative option in these negotiations with CN, or CGE . . . Has any consideration been given to or thought of in a deal with CGE that, instead of their moving into the Moncton shops as such, CGE could license Canadian National to manufacture their locomotives in Canadian National's shops? CGE could manage the manufacturing part of the operation, with CN's being the employer and the manufacturer, using as many of their own people as they can without—and this would not necessitate changing employers, it would not disrupt seniority. It would still involve some retraining in any case.

• 1025

This is not an unusual procedure. It goes on in the automobile industry, where one automobile company will license another automobile company to make their cars in another country. This has happened in a lot of industries. What would be wrong with that—making some kind of an arrangement such as that with CGE? Would that be worth discussing with them? Or have you discussed that option with them?

**Mr. LeClair:** Mr. Benjamin, I am not aware that we have had any discussions on this. As I say, the negotiations with GE are starting this week. I will ask both Mr. Lawless and Mr. Fletcher to comment if they had ever mentioned that to GE or internally. But certainly I have not heard, from where I stand, of this having been looked at; and I must say it would give us some problems. This is going in the direction opposite the one we are trying to take. This is anti-privatization. This is going away from the private sector.

We had some difficulties, you will recall, when we manufactured 300 gondola cars in Transcona. There was heavy, heavy criticism from the car manufacturers, who said we were driving them out of business; and God knows they need the business, because there are three of them in the country. For

**[Traduction]**

Monsieur le président, M<sup>me</sup> Mabel Deware, qui est la représentante du premier ministre du Nouveau-Brunswick, a assisté à notre réunion de préparation et elle était tout à fait au courant du processus qui s'est déroulé.

**M. Benjamin:** De qui s'agit-il, s'il vous plaît?

**M. Lawless:** Mabel Deware. Je pense qu'elle est ministre de la Formation et de l'éducation avancées. Elle représentait le Premier ministre Hatfield à notre réunion préparatoire de mardi. Elle a été pleinement informée et elle a posé une foule de questions. Le gouvernement était donc parfaitement informé avant que nous annonçons la nouvelle.

**M. Benjamin:** Il n'y a donc eu aucune participation préalable du service de la protection des emplois du Nouveau-Brunswick pour ce qui est de la protection des emplois et le reste?

**M. LeClair:** Autant que je sache, monsieur le président, c'est vrai.

**M. Benjamin:** Il n'y en a pas eu du tout?

**M. LeClair:** Pas que je sache.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, autre solution possible dans ces négociations avec les Chemins de fer nationaux ou CGE . . . A-t-on envisagé ou imaginé une entente avec CGE selon laquelle, plutôt que de s'installer dans les ateliers de Moncton, CGE pourrait autoriser les Chemins de fer nationaux à fabriquer ses locomotives dans les ateliers du CN? CGE pourrait gérer le secteur de la fabrication alors que le CN serait l'employeur et le fabricant et utiliserait le plus grand nombre de ses employés sans qu'il soit nécessaire de changer d'employeur, de briser l'ancienneté. Cela comporterait de toute manière un certain recyclage.

Il ne s'agit pas là d'un procédé inhabituel. Les choses se passent de cette manière dans l'industrie de l'automobile, où une société d'automobiles en autorise une autre à fabriquer ses voitures dans un autre pays. Cela s'est produit dans beaucoup d'industries. Pourquoi pas une entente de ce genre avec CGE? Serait-ce utile d'en discuter avec cette société? Ou bien en avez-vous déjà discuté ensemble?

**M. LeClair:** Monsieur Benjamin, je ne crois pas que nous ayons eu d'entretien de ce genre. Comme je l'ai déjà dit, les négociations avec GE commencent cette semaine. Je vais demander à M. Lawless et à M. Fletcher de dire s'ils ont déjà mentionné cela à CGE ou dans des entretiens internes. Mais, quant à moi, je n'ai pas entendu dire que cela avait été envisagé; et je dois ajouter que cela créerait pour nous certains problèmes. Ce serait prendre une orientation contraire à ce que nous recherchons. C'est de l'anti-privatisation. C'est s'écarter du secteur privé.

Nous avons connu des problèmes, vous vous en souvenez, lorsque nous avons fabriqué 300 wagons-trémies à Transcona. Les critiques ont été très virulentes de la part des fabricants de wagons, qui ont affirmé que nous les privions de travail, et Dieu sait qu'ils ont besoin de cette activité, car il y en a trois



[Text]

us now to start manufacturing our own locomotives, even though it would be franchised—

**Mr. Benjamin:** They would be Canadian General Electric locomotives. You would be the jobber, the manufacturer, the maker of them.

**Mr. LeClair:** Right. That is equivalent, almost, to having a franchise. We would be responsible for manufacturing them, for following them up.

Again Mr. Lawless and Mr. Fletcher can mention it, but this is against the trend of what is happening in the U.S., among other things. We are finding out that the larger U.S. railways are getting out of their own shops. They are selling their shops. They are letting a third party take over. And they want to be free to contract out the repairs of their cars or whatever need they had in the past for their shops. So the trend is in the opposite direction.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I am afraid Dr. LeClair is misunderstanding what I am saying. All I am suggesting is that the option of CGE licensing or franchising, whatever you want to call it, Canadian National being the jobber, the manufacturer, in no way detracts from CN getting out of the shop work. You are going to get out of it in any case.

**The Chairman:** Mr. Benjamin, I heard the question and I heard the response, and I think the response was very relevant to the question. I think he completely understood your question. I think it was a clear question, it was a good question... it was one of your clearer questions, a good question, and I thought it was a very interesting, informative, relevant response.

**Mr. Ouellet:** I want just a point of clarification, because what Dr. LeClair just more or less implied is that he is following the U.S. experiment and U.S. trends. Therefore what takes place now in Moncton, if you are going to follow this U.S. trend... does it mean it is the same thing that will happen with your shop in Montreal and your shop in Winnipeg?

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, could we deal with that later on, because that is a brand new ball game? We are quite ready to answer that.

**The Chairman:** Okay. You are right. That is fair.

**Mr. Ouellet:** When, later on?

**The Chairman:** In five minutes. We are here today and we are going to be wound up today.

**Mr. Lawless:** I understand fully the question about GE giving a licence to a company like Canadian National to build GE locomotives. I understood fully. That was not an option acceptable to us, for many reasons.

First of all, we are talking about a company that has been able to develop and build a world-class locomotive. It will be competitive with any locomotive available to us in North

[Translation]

au pays. Si nous entreprenions maintenant de fabriquer nos propres locomotives, même sous un régime de licence...

**M. Benjamin:** Ce serait des locomotives de la Générale Electrique. Vous seriez le contractant, le fabricant.

**M. LeClair:** D'accord. Cela équivaut, ou presque, à un régime de licence. Nous serions chargés de la fabrication, du suivi.

Encore une fois, M. Lawless et M. Fletcher peuvent en parler, mais c'est là une tendance contraire à celle qui existe aux Etats-Unis, notamment. Nous constatons que les grandes sociétés ferroviaires des Etats-Unis se défont de leurs ateliers. Elles les vendent. Elles laissent une tierce partie prendre les choses en main. Et elles veulent avoir la liberté de confier à contrat la réparation de leurs wagons ou tous les travaux qui, dans le passé, se faisaient dans leurs ateliers. La tendance va donc dans le sens contraire.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'ai l'impression que monsieur LeClair ne comprend pas très bien ce que je veux dire. D'après moi, l'option de la licence ou de la concession, ou de ce qu'on voudra de la part de CGE, les Chemins de fer nationaux étant les fabricants à contrat, cela n'empêche nullement le CN de se départir de l'atelier. Vous allez quitter ce domaine de toute manière.

**Le président:** Monsieur Benjamin, j'ai entendu la question et j'ai entendu la réponse et je pense que la réponse convenait bien à la question. Je pense qu'il a très bien compris votre question. Je pense que c'était une question claire, une bonne question... Une de vos questions les plus claires, une bonne question et je pense que la réponse a été très intéressante, instructive et pertinente.

**M. Ouellet:** J'aimerais un simple éclaircissement, car monsieur LeClair vient d'affirmer, en quelque sorte, qu'il suit l'expérience et les tendances des Etats-Unis. Par conséquent, ce qui se passe actuellement à Moncton, s'il faut suivre cette tendance des Etats-Unis, cela veut-il dire que la même chose se produira à votre atelier de Montréal et votre atelier de Winnipeg?

**M. LeClair:** Monsieur le président, pourrions-nous traiter de cela plus tard, car c'est une question tout à fait différente. Nous sommes bien disposés à y répondre.

**Le président:** D'accord. Vous avez raison. C'est juste.

**M. Ouellet:** Quand, plus tard?

**Le président:** Dans cinq minutes. Nous sommes ici aujourd'hui et nous allons terminer les travaux aujourd'hui.

**M. Lawless:** Je comprends parfaitement bien la question qui veut que GE pourrait accorder une licence à une entreprise comme les Chemins de fer nationaux pour la construction de locomotives GE. Je comprends bien cela. C'est une option qui n'était pas acceptable pour nous, pour bien des raisons.

Tout d'abord, il s'agit ici d'une société qui a pu créer et construire une locomotive de réputation mondiale. Cette locomotive pourra affronter la concurrence avec n'importe quelle autre que nous puissions acquérir en Amérique du

[Texte]

America today. Behind that is all the research that goes with development of such a locomotive.

• 1030

We are not geared up now, nor is it an option as far as we are concerned as a transportation company, to get into a situation where we are building locomotives as a manufacturing arm of Canadian National. That is not the business, I think, that we are supposed to be in. We would be building them under a contract for GE. We would be finding ourselves in a situation where GE would be marketing these things all over the world—and God knows how many they will make, but I hope they make all kinds of them—and I do not think we want to get into that kind of a situation as far as Canadian National is concerned.

In addition to that, GE has to count on the other railway in Canada hopefully to become part of their market, as well as offshore, and quite frankly I do not think it would be a very acceptable situation in Canadian Pacific to be buying a locomotive that is made in a Canadian National shop. So if you put all those together then I really believe we are not in that business.

**Mr. Benjamin:** Come on! You are really reaching.

**Mr. Lawless:** No, I am not reaching. We are not in that business and I believe the scale of manufacture we are talking about here is something better done by an industry that understands that manufacturing process and is already a world-class leader in that business.

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, may I add something very important to that, to conclude, hopefully. There is also the notion that we do not want to have access to only one builder of locomotives. We will hopefully continue to buy locomotives from General Motors as well as—

**The Chairman:** General Electric.

**Mr. LeClair:** No, from General Motors, as well as General Electric. We want to be able to buy from both. If we were the ones manufacturing it that would take away from us and there would be an unbelievable built-in conflict of interest for us not to buy the cheapest and the best locomotive there might be on the market. So we want that freedom to buy from both and we want both to be successful.

**The Chairman:** You may not agree with the response, but they are very clear questions and very clear responses.

**Mr. Clifford,** on a supplementary.

**Mr. Clifford:** Dr. LeClair, I am just delighted to hear that decision. Supplemental to that, since you have made that decision can you assure Canadians that we are not giving General Electric all this shop for nothing? What is the transaction? What is it worth to General Electric to get into business in Moncton?

[Traduction]

Nord. Elle est appuyée par tous les travaux de recherche que suppose la réalisation d'une telle locomotive.

Nous ne possédons pas actuellement—et ce n'est pas non plus une solution que nous envisageons à titre de société de transport—l'équipement qu'il faudrait pour construire des locomotives à titre de société de fabrication des Chemins de fer nationaux. Je pense que ce n'est pas l'activité que l'on attend de nous. Nous les construirions en vertu d'un contrat pour le compte de GE. Nous serions dans une situation telle que GE ferait la commercialisation de ses articles dans le monde entier—et Dieu sait combien seront fabriquées, mais j'espère qu'il y en aura de toutes sortes—et je ne pense pas que les chemins de fer nationaux veuillent se placer dans une situation de ce genre.

En outre, GE doit compter sur l'autre société ferroviaire du Canada comme élément de son marché, et sur l'étranger et, en toute franchise, je pense que ce ne serait pas une situation très acceptable que le Canadien Pacifique achète une locomotive fabriquée dans un atelier des Chemins de fer nationaux. Si donc on tient compte de tous ces facteurs, je crois vraiment que cette activité ne nous convient pas.

**M. Benjamin:** Allons, vous exagérez.

**M. Lawless:** Non, je n'exagère pas. Cette activité ne nous convient pas et je pense que l'échelle de fabrication que nous supposons ici convient mieux à une industrie qui comprend le processus de fabrication et qui joue déjà un rôle de premier plan dans le monde à cet égard.

**M. LeClair:** Monsieur le président, j'aimerais ajouter quelque chose de très important, pour conclure, j'espère. Il y a aussi l'idée que nous ne voulons pas avoir accès à un seul fabricant de locomotives. Nous espérons pouvoir continuer d'acheter des locomotives aussi bien de *General Motors*...

**Le président:** De la Générale Electrique.

**M. LeClair:** Non, *General Motors* aussi bien que de la Générale Electrique. Nous voulons pouvoir acheter à ces deux sources. Si nous étions les fabricants, nous nous priverions de ces autres sources et nous serions aux prises, sans pouvoir en sortir, avec un énorme conflit d'intérêts lorsqu'il s'agirait d'acheter la locomotive la moins chère et la meilleure qui puisse exister sur le marché. Nous voulons donc être libres d'acheter à ces deux sources et nous voulons que toutes deux connaissent le succès.

**Le président:** Vous n'admettez peut-être pas la réponse, mais ce sont des questions très claires et des réponses très claires.

Monsieur Clifford, question supplémentaire.

**M. Clifford:** Monsieur LeClair, je suis tout à fait enchanté de cette décision. Ma question supplémentaire est la suivante: puisque vous avez pris cette décision, pouvez-vous assurer aux Canadiens que nous n'allons pas donner tout cet atelier à la Générale Electrique gratuitement? Quelle est la transaction? Entreprendre une activité à Moncton, combien cela vaut-il pour la Générale Electrique?



[Text]

**Mr. Benjamin:** He is taking his turn. It is not supplementary to the question I asked—not even remotely connected.

**The Chairman:** It is too. We are on the CN shops in Moncton, and General Electric is one of the players. Can you answer the question?

**Mr. LeClair:** I think the answer is unequivocally yes. We can give that assurance. We will be buying the best locomotive at the best price from those two providers in Canada, in competition with each other.

**Mr. Clifford:** Dr. LeClair, that was not the question. I already assumed I gave you the kudos for making the decision you have to sell. I am assuming you have sold to General Electric?

**Mr. LeClair:** No, we have not sold to General Electric—

**Mr. Clifford:** You did not give it away?

**Mr. LeClair:** —nor do we know what the conditions will be. We are now starting negotiating.

**The Chairman:** They are starting negotiations.

**Mr. Benjamin:** As I understand it, on the assumption that the deal goes through, an agreement is reached with Canadian General Electric, CN is committed to buying 26 locomotives in the first year of the agreement and 50% of their requirement in year two through year five. How many units is 50% of your requirement in years two through five? What is your projection of your requirement?

**Mr. LeClair:** We will try to answer that latter part, but again I think the hon. member precluded his question by saying we are committed to buying 26 units—

**Mr. Benjamin:** You would be committed.

**Mr. LeClair:** We might be because we have not yet negotiated that. But assuming that the 50% is important—I think it might be—we could ask Mr. Lawless to answer specifically what 50% of our needs would be over the next five years.

• 1035

**Mr. Lawless:** If we confine our thinking to the needs versus our capability of buying, because of our capital situation, Canadian National needs to renew the fleet. We have a very old fleet, one of the oldest in North America. We have embarked on a program which should see us buying upwards of 50 locomotives per year. The difficulty with that, of course, is one is a need, and one is a capability of being able to finance. That is precisely why we are in the position we are in at the moment of trying to reduce our costs so we can do some of those things.

**Mr. Benjamin:** In the past, when you had to cut back on operations and you had to have lay-offs, was there not a sort of an unwritten rule, or an unwritten understanding, called the

[Translation]

**M. Benjamin:** Il utilise son tour de parole. Cette question n'est pas supplémentaire par rapport à celle que j'ai posée—elle ne s'y rattache même pas de loin.

**Le président:** Mais oui. Nous parlons des ateliers du CN à Moncton et la Générale Electrique est un des intervenants. Pouvez-vous répondre à la question?

**M. LeClair:** Je pense que la réponse est un oui sans équivoque. Nous pouvons fournir cette assurance. Nous allons acheter la meilleure locomotive au meilleur prix à ces deux fournisseurs canadiens qui se font la concurrence l'un à l'autre.

**M. Clifford:** Monsieur LeClair, telle n'était pas la question. J'ai déjà supposé que je vous avais donné l'argent nécessaire pour prendre la décision de vendre. Je suppose que vous avez vendu à la Générale Electrique.

**M. LeClair:** Non, nous n'avons pas vendu à la Générale Electrique...

**M. Clifford:** Vous ne les avez pas donnés?

**M. LeClair:** ... et nous ne savons pas non plus quelles seront les conditions. Nous commençons tout juste à négocier.

**Le président:** Ils commencent les négociations.

**M. Benjamin:** Je crois comprendre que, si l'entente est conclue avec la Générale Electrique, le CN s'engage à acheter 26 locomotives la première année de l'entente et 50 p. 100 durant les années 2 à 5. Combien de locomotives représentent 50 p. 100 durant les années 2 à 5? Quelle est la projection de vos besoins?

**M. LeClair:** Nous allons essayer de répondre à cette dernière partie, mais, encore une fois, je crois que le député annule sa question en disant que nous nous sommes engagés à acheter 26 locomotives...

**M. Benjamin:** Vous vous engageriez.

**M. LeClair:** Nous pourrions bien le faire car nous n'avons pas encore négocié cela. Mais, si nous supposons que les 50 p. 100 sont importants—je crois qu'ils pourraient l'être—nous pourrions demander à M. Lawless de répondre avec précision ce que seraient 50 p. 100 de nos besoins pour les cinq prochaines années.

**M. Lawless:** Si nous nous limitons à considérer nos besoins par rapport à notre capacité d'achat, étant donné notre situation en matière de capital, les Chemins de fer nationaux ont besoin de renouveler leur parc. Nous avons un très vieux parc, un des plus vieux en Amérique du Nord. Nous avons entrepris un programme en vertu duquel nous devrions acheter jusqu'à 50 locomotives par année. Le problème, c'est évidemment de faire correspondre le besoin à la capacité de financement. Et c'est justement à cause de cela que nous essayons actuellement de réduire nos coûts : pour pouvoir réaliser certains de ces objectifs.

**M. Benjamin:** Dans le passé, lorsque vous deviez réduire vos opérations et qu'il vous fallait faire des mises à pied, est-ce qu'il n'existait pas une certaine règle non écrite, une entente

[Texte]

40/40/20; that when lay-offs took place, 40% would occur in the western region, 40% in the central region, and 20% in the Atlantic region. In the last round of lay-offs the Atlantic region got 45% of the lay-offs.

**Mr. Lawless:** Mr. Benjamin, Mr. Chairman, is referring to a voluntary arrangement, not an negotiated arrangement, that we have had with our unions over the years; that when the shop workloads were at a level we would try to balance out the difficulties by juggling our work around so we would see lay-offs take place on the basis of the 40% in Transcona, 40% at Pointe Saint-Charles in Montreal, and 20% in Moncton.

The difficulty we have with that, and why we now have to abandon that—and the unions have been so told—is the workload has changed and we can no longer justify keeping a status quo situation as far as the workload is concerned in each one of the shops. It is precisely the problems that were associated with the workload that we have go through down-sizing, both in Moncton and elsewhere in Canada. We just cannot preserve that voluntary arrangement we had with the unions at one time.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, will successor rights be guaranteed? If an arrangement goes through with Canadian General Electric, the sale would bring the shops under the provincial Labour Code instead of being under the Canada Labour Code. Employees could find themselves without a collective agreement, without any seniority, without a lot of things. Will there be some provision for successor rights in any kind of an agreement reached with CGE?

**Mr. Lawless:** With respect to our arrangements with CGE of course will not cover that; however, it is academic that when CGE takes over the work force that they will come under the provincial Labour Code.

I have spoken to Mr. Blundell, who is the President and Chief Executive Officer of CGE. He has already started discussions with the unions that represent Canadian National employees there. They will, over the next few months, be working out the arrangements with respect to our employees. Certainly our employees will have rights that are with Canadian National at the moment, and we will respect those rights.

**Mr. Benjamin:** Canadian National has some responsibility here, moral if not legal, to see to it that their employees who go to work for another company as a result of this deal will at least get no less than they presently get under the Canada Labour Code and any other provisions they have with those employees.

**Mr. Lawless:** Canadian National cannot guarantee that. Canadian General Electric will be taking over employees based on their own requirements and needs, and those employees will be transferring from Canadian National to Canadian General Electric at that time.

[Traduction]

non écrite, la règle de 40/40/20; lorsque les mises à pied avaient lieu, 40 p. 100 auraient lieu dans la région de l'Ouest, 40 p. 100 dans la région centrale et 20 p. 100 dans la région de l'Atlantique. Durant la dernière ronde de mises à pied, la région de l'Atlantique a encaissé 45 p. 100 des mises à pied.

**M. Lawless:** Monsieur le président, M. Benjamin fait allusion à une entente volontaire et non à une entente négociée, que nous avons avec nos syndicats depuis bien des années; c'est-à-dire que, lorsque la charge des ateliers atteignait un certain niveau, nous nous efforcions de mettre en équilibre les difficultés en jonglant avec notre travail de manière à ce que les mises à pied soient de 40 p. 100 à Transcona, 40 p. 100 à Pointe Saint-Charles de Montréal et 20 p. 100 à Moncton.

La difficulté de cette pratique et la raison pour laquelle nous l'abandonnons—et les syndicats ont été mis au courant—c'est que la charge de travail a changé et nous ne pouvons plus justifier de garder le statu quo pour ce qui est de la charge de travail de chacun des ateliers. C'est précisément à cause des problèmes associés à la charge de travail que nous avons dû réduire les effectifs, à Moncton, mais aussi ailleurs au Canada. Nous ne pouvons tout simplement pas maintenir l'entente volontaire que nous avons eue un moment donné avec les syndicats.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, les droits de succession seront-ils garantis? Si une entente est conclue avec la compagnie Générale Electrique, la vente pourrait avoir pour effet que les ateliers relèvent du Code du travail provincial plutôt que du Code du travail du Canada. Les employés se retrouveraient sans convention collective, sans ancienneté, ayant perdu une foule d'avantages. Y aura-t-il une disposition relative aux droits de succession dans l'entente qui pourra être conclue avec la CGE?

**M. Lawless:** Nos ententes avec la CGE ne s'appliqueront évidemment pas à cette pratique; c'est toutefois une question purement académique de savoir si, lorsque la CGE prendra les choses en main, l'effectif relèvera du Code du travail provincial.

J'ai parlé à M. Blundell, qui est président et principal administrateur de la CGE. Il a déjà entrepris des discussions avec les syndicats qui représentent les employés des Chemins de fer nationaux de l'endroit. Au cours des quelques prochains mois, la compagnie préparera les dispositions qui devront s'appliquer à nos employés. Certes, nos employés posséderont des droits qui relèvent, pour l'instant, des Chemins de fer nationaux et nous respecterons ces droits.

**M. Benjamin:** Les Chemins de fer nationaux ont ici une certaine responsabilité, morale sinon légale, de veiller à ce que leurs employés qui vont travailler pour une autre société à la suite de cette transaction obtiennent au moins autant qu'ils reçoivent déjà en vertu du Code du travail du Canada et de toute autre disposition qui peut s'appliquer à ces employés.

**M. Lawless:** Les Chemins de fer nationaux ne sauraient garantir cela. La Compagnie Générale Electrique va acquérir ces employés en fonction de ses propres exigences et besoins et ces employés vont alors être mutés des Chemins de fer nationaux à la Compagnie Générale Electrique.



[Text]

**Mr. Benjamin:** Will seniority follow employees transferred out of the region, or will seniority only apply if they remain within the region?

• 1040

**Mr. Lawless:** The employees who are there now have seniority. They will be able to exercise their rights in accordance with that seniority, and the negotiations that take place between Canadian General Electric and the unions that are there now will determine what rights they will have under that new contract. However, they do have seniority rights within our trades with Canadian National at the moment, and of course we will respect those rights and the unions will see that we respect those rights.

**Mr. Benjamin:** Right. But I am talking about the employees who remain with CN, who are transferred out of the region. Will they take their seniority with them, or will their seniority apply only within the region?

**Mr. Lawless:** Mr. Fletcher will talk to that. However, there are provisions in each seniority agreement that allow such things to happen. He may want to elaborate a little bit more on that.

**Mr. Fletcher:** I guess we would be quite prepared to see employees within the Atlantic region carry seniority beyond the current seniority boundaries, but we cannot make that commitment; that has to be a negotiation with our own unions. But we would be perfectly—

**The Chairman:** There are collective agreement rights there now, and that is what you have to follow.

**Mr. Lawless:** Yes, Mr. Chairman, and they are all different.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Taylor, do you have a short one? You want to get to the House.

**Mr. Taylor:** I would like to make a quick comment. Before making it, I would like to say that I have gone through what Mr. Cochrane and Mr. Robichaud are going through now in our coal mines. At one time we had 19 coal mines operating in the Drumheller Valley with a \$1 million payroll every two weeks, and during my time the market suddenly disappeared. When the market disappears, there is no work for anybody. We had some excellent union agreements—and my family are strong UMWA people—but it was all to no avail because there was no work. I had the responsibility of trying to deal with these people over those years. I know it is difficult, but you have to deal with them on the face of the facts.

I wish I had had an opportunity to have something like the CNR is doing today for Moncton, an alternative of some kind. I did not have that. My workers and the workers of the Crow's Nest Pass had to go elsewhere; they had to leave home. The

[Translation]

**M. Benjamin:** L'ancienneté va-t-elle continuer de s'appliquer aux employés transférés hors de la région ou bien s'appliquera-t-elle uniquement s'ils demeurent dans la région?

**M. Lawless:** Les employés qui sont là actuellement possèdent l'ancienneté. Ils pourront exercer leurs droits conformément à cette ancienneté et les négociations qui ont lieu entre la Compagnie Générale Électrique et les syndicats qui représentent actuellement les employés vont déterminer quels seront les droits qui subsisteront dans le nouveau contrat. Cependant, ils possèdent effectivement des droits d'ancienneté dans nos métiers des Chemins de fer nationaux à l'heure actuelle et, bien sûr, nous respecterons ces droits et les syndicats verront à ce que nous respectons ces droits.

**M. Benjamin:** D'accord. Mais je parle des employés qui demeureront aux Chemins de fer nationaux et qui seront transférés hors de la région. Leur ancienneté les suivra-t-elle uniquement dans la région?

**M. Lawless:** M. Fletcher va traiter de cette question. Toutefois, il y a, dans chaque entente d'ancienneté, des dispositions qui autorisent des mesures de ce genre. Peut-être voudra-t-il développer cette idée.

**M. Fletcher:** Je pense que nous serions tout à fait disposés à ce que nos employés de la région de l'Atlantique transportent leur ancienneté au-delà des limites actuelles de l'ancienneté, mais nous ne saurions prendre un tel engagement; cela doit faire l'objet d'une négociation avec nos propres syndicats. Mais nous serions tout à fait . . .

**Le président:** Il existe des conventions collectives qui sont en vigueur actuellement et vous devez les respecter.

**M. Lawless:** Oui, monsieur le président, et ces conventions diffèrent les unes des autres.

**Le président:** Merci, monsieur Benjamin. Monsieur Taylor, avez-vous une brève question? Je sais que vous voulez aller à la Chambre.

**M. Taylor:** J'aimerais faire un bref commentaire. Auparavant, je voudrais vous dire que j'ai connu, à propos de nos mines de charbon, la même expérience que connaissent maintenant M. Cochrane et M. Robichaud. Il fut un temps où nous possédions, dans la vallée de la Drumheller, 19 mines de charbon en fonctionnement comportant une feuille de paie d'un million de dollars toutes les deux semaines puis, au cours de mon mandat, le marché s'est soudain effondré. Lorsque le marché s'effondre, il n'y a de travail pour personne. Nous avions d'excellentes ententes syndicales—et les membres de ma famille appuient fermement l'UMWA—mais cela ne servait à rien puisqu'il n'y avait pas de travail. J'ai eu la tâche de tenter de conclure des ententes avec ces gens pendant ces années-là. Je sais que c'est difficile, mais il faut traiter avec eux en tenant compte des faits.

J'aurais aimé pouvoir compter sur quelque chose du genre de ce que font les Chemins de fer nationaux aujourd'hui à Moncton, une solution de remplacement quelconque. Je n'ai pas eu cela. Mes travailleurs et les travailleurs du Pas du Nord

## [Texte]

government helped to move them, but they were disrupted. Families were broken up because sons and daughters had one job and fathers and mothers had others.

Mr. Chairman, I used to think some governments and some corporations did not look at economics at all. But if the CNR's work is not there, there is no work. Surely nobody is going to say we have to keep hiring employees when there is no work for them. That is the real fact we have to face. So I can feel for the members and the people. I know what they have gone through. I was part of a family that had to readjust, too.

But I am delighted that the CNR has gone the second and third miles to try to meet this tremendous situation. I have a strong feeling that, with men of the calibre we have here today in the CNR and their experience, it is going to be successful. But whether it is successful or not, I am certainly delighted that they are going the second mile and trying to find a solution to this very serious problem. I think they are doing it within the field of economics, and I think they should be commended and congratulated, not condemned, for what they are trying to do.

**Mr. LeClair:** Thank you, Mr. Taylor.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Taylor, for your commentary. Mr. Ouellet.

**M. Ouellet:** Monsieur le président, cette décision du CN doit forcément avoir l'aval du ministre des Transports, parce qu'en vertu de la loi qui régit les sociétés de la Couronne, le ministre des Transports a toujours l'autorité d'émettre une directive à une société de la Couronne pour faire modifier une décision de son bureau de direction ou pour amener la société à prendre une décision qui rencontre davantage les objectifs du gouvernement.

• 1045

De toute façon, je veux revenir à une partie de la déclaration de M. LeClair à M. Benjamin, déclaration qui m'a fait sursauter. Cela a trait à ce qu'on appelle le *U.S. trend*. Est-ce que cela veut dire que le Canadien National s'apprête à se retirer progressivement de ses ateliers, que la première étape était Moncton et que la deuxième sera peut-être Montréal et la troisième Winnipeg?

**M. LeClair:** Monsieur le président, la réponse courte, sans nuances, à la question du député qui nous demande si nous nous apprêtons à nous retirer des deux autres usines, est non.

Par ailleurs, si je comprends le fond de la question, il ne serait qu'approprié et honnête d'élaborer un peu plus sur ce que, je pense, vous voulez savoir. Vous pensez sans doute à l'avenir de Pointe-Saint-Charles. Vous avez parlé de Pointe-Saint-Charles et de Winnipeg. L'avenir des deux est peut-être un peu différent, et il serait sans doute approprié de vous dire où nous en sommes à ce point de vue-là.

## [Traduction]

de Corbeau ont dû déménager; ils ont dû quitter leur foyer. Le gouvernement les a aidés à déménager, mais ils ont subi un grand dérangement. Des familles ont été démembrées parce que les fils et les filles avaient un emploi alors que les pères et les mères en avaient d'autres.

Monsieur le président, je pensais autrefois que certains gouvernements et certaines sociétés négligeaient l'économie. Mais, s'il n'existe pas de travail aux Chemins de fer nationaux, il n'y en a pas, c'est tout. Certes, personne ne va prétendre que nous devons continuer d'embaucher des employés alors qu'il n'y a pas de travail pour eux. C'est là la réalité à laquelle il nous faut faire face. J'éprouve donc beaucoup de sympathie pour les membres et pour les gens. Je sais l'épreuve qu'ils traversent. J'appartiens à une famille qui a dû se réadapter elle aussi.

Mais je suis enchanté de constater que les Chemins de fer nationaux ont fait des efforts spéciaux pour répondre à cette situation extraordinaire. J'ai la forte impression que, grâce à la compétence et à l'expérience des gens qui dirigent aujourd'hui les Chemins de fer nationaux, l'entreprise va connaître le succès. Mais, qu'ils réussissent ou non, je suis certes enchanté des efforts spéciaux qu'ils déploient pour régler ce problème très sérieux. Je pense qu'ils le font sans sortir du domaine de l'économie et je pense qu'il faut les louer et les féliciter, et non pas les condamner, pour ce qu'ils essaient de faire.

**M. LeClair:** Merci, monsieur Taylor.

**Le président:** Merci, monsieur Taylor, de votre commentaire. Monsieur Ouellet.

**Mr. Ouellet:** Mr. Chairman, this CN decision must be approved, necessarily, by the Minister of Transport as, by virtue of the law governing Crown corporations, the Minister of Transport always has the power to direct a Crown corporation to change a decision by its board of directors or to bring the corporation to take a decision more in line with the government's objectives.

In any case, I would like to come back to a part of the statement made by Mr. LeClair to Mr. Benjamin and which gave me a start. It concerns what is referred to as the *U.S. trend*. Does this mean that Canadian National will be phasing out its workshops, the first stage being Moncton and the second perhaps Montreal and then Winnipeg?

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, a short answer without any qualifications to the question about whether we are getting ready to withdraw from the two other plants is no.

However, if I understand the purpose of the question, it would be appropriate and honest for me to elaborate a bit more on the point. You are probably thinking about the future of Point St. Charles. You referred to Point St. Charles and Winnipeg. Their future prospects are likely to be somewhat different and I should probably give you some information on the present situation.



[Text]

**M. Ouellet:** En effet, monsieur le président, j'ai reçu, comme plusieurs de mes collègues de la région de Montréal, des lettres signées par des employés du CN. Vous avez sûrement vu des copies de ces lettres. Un l'employé disait:

J'ai pris connaissance que la compagnie de chemins de fer du Canadien National effectue présentement une étude qui pourrait mener à la fermeture des ateliers principaux de Pointe-Saint-Charles, entraînant le licenciement et la mise à pied d'un nombre important d'employés du CN qui ont plusieurs années de service.

Vous avez sans doute fait une étude. Est-elle terminée? Est-il vrai que des employés de longue date du CN à Pointe-Saint-Charles subiront le même traitement que les employés de Moncton?

**M. LeClair:** Monsieur le président, lors de notre première déclaration, M. Cochrane avait fait corriger une partie de cette déclaration. Il avait précisé que l'étude ne portait pas uniquement sur Moncton, mais sur l'ensemble du réseau de nos usines. Dans l'étude dont on parle, il était question du réseau, et non uniquement de Moncton.

La question de Pointe-Saint-Charles, comme celle de Moncton, est tellement importante pour les gens concernés et pour nous que j'aimerais lire un document que je pourrai déposer. Mais là j'ai un problème. Cette déclaration est en anglais. Je peux toujours faire ma propre traduction simultanée, mais ce sera peut-être boiteux.

**M. Ouellet:** Non, laissez faire.

**M. LeClair:** Alors, si vous me le permettez, je vais lire le texte en anglais.

For a good many years now, Pointe St. Charles shop has had the major part of its activities focused on the heavy repair and rebuilding of passenger cars and diesels, and the rebuilding of freight locomotives as well. The passenger work has been performed under contract for VIA Rail.

We will be seeking more and more contract work for Pointe Saint-Charles. The shop therefore will, over a period of time, hopefully become a contract shop specializing in the heavy repair and rebuilding of passenger equipment, most of which operates in central Canada, as well as locomotives and locomotive components. It will be actively competing for this business.

Our international consulting and contracting division, Canac, is now initiating a market search in the United States for related work that can be done in our Montreal shops. Many major United States railways contract out major overhauls and repairs

—as we have mentioned before—

and we hope to be able to obtain, on a competitive basis, some of this work.

We have done such work satisfactorily to them and to us in the past. CN has an excellent reputation for reliability and quality workmanship which, coupled with the relative strength of the

[Translation]

**Mr. Ouellet:** Yes, Mr. Chairman, like several of my colleagues from the Montreal area, I received letters signed by CN employees. You must have seen copies of these letters. In one, an employee states:

I have learned that the Canadian National Railway Company is now carrying out a study which might lead to the closure of the main Point St. Charles workshops and result in the dismissal and layoff of a sizeable number of CN employees with several years of service.

I suppose you did carry out a study. Is it concluded? Is it true that long time CN employees in Point St. Charles will be facing the same treatment as the Moncton employees?

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, in our first statement, Mr. Cochrane made corrections to a part of this statement. He pointed out that the study did not deal solely with Moncton but our entire network of plants. In the study to which reference was made, the entire system was considered, not only Moncton.

The future of Point St. Charles, like that of Moncton, is so important for the people concerned and for the CN that I would like to read a document which I will table. However, there is a problem; the statement is in English. I can always make my own simultaneous translation but it might not read smoothly.

**Mr. Ouellet:** It does not matter.

**Mr. LeClair:** If I may, then, I will read the English text.

Depuis des années le plus gros du travail des ateliers de Pointe Saint-Charles était représenté par la réparation d'équipement lourd et la réfection de voitures de passagers et de locomotives diesel comme de locomotives de trains de marchandises. Les travaux sur les voitures étaient faits en sous-traitance pour Via Rail.

Nous allons chercher de plus en plus de travail de sous-traitance pour les installations de Pointe Saint-Charles. Nous espérons que l'atelier finira par devenir une usine de sous-traitance spécialisée en réparation lourde et la réfection de trains de voyageurs, dont la plupart fonctionne dans le centre du pays, tout comme la réfection de locomotives et pièces de locomotives. Nous allons faire des efforts importants pour obtenir des contrats.

Notre service de consultants et de contrats internationaux, Canac, fait de la prospection des marchés aux États-Unis pour trouver des travaux qui pourraient se faire dans nos ateliers de Montréal. De nombreuses grandes compagnies de chemin de fer des États-Unis font faire leur révision et réparations majeures par des sous-traitants... comme nous l'avons déjà mentionné...

et nous espérons être retenu pour un certain nombre de ces contrats en offrant des soumissions compétitives.

Nous avons fait ce travail à leur satisfaction et à la nôtre dans le passé. Le CN possède une excellente réputation de faire un travail sérieux et de qualité, ce qui, ajouté à la force relative du

## [Texte]

Canadian dollar, makes the contract shop concept an interesting business venture.

• 1050

With the move to marketing its operations, the Pointe Saint-Charles shop will become a business unit with the potential, hopefully, of being a profit rather than a cost centre. In a related move, CN will be increasing its freight car preventive inspection and maintenance programs at Taschereau hump yard in Montreal. This will mean an increase of some 200 positions at this facility. Those positions are currently at Pointe Saint-Charles and will be relocated to the hump yard.

Mr. Chairman, this again is so important to us that I would like both Mr. Lawless and Mr. Fletcher to elaborate.

**Mr. Lawless:** I think I would just like to add to what Dr. LeClair has said about the system facilities. The studies we mentioned earlier were done on the basis of looking at our total maintenance activity in Canada, the three shops and all the other maintenance activities we perform at all the line point shops. The conclusion we reached was the one you have heard about Moncton. Certainly, we see a change in the activities which will be taking place in the other shops. It is a fact of life that the major part of our workload is continually shifting west, and we are gearing up to be able to handle the workload as it changes and increases.

We are very happy at what we see taking place in a way in the United States, in the sense—and this is the reason this was brought forward, Mr. Benjamin—the U.S. railroads are changing their shop activities quite dramatically and are contracting out. We think, as the Chairman has mentioned, with the reputation Canadian National has for maintenance activity—I might say we built or repaired and upgraded 60 locomotives for the Southern Pacific not too long ago—we have a very good opportunity to market those services, particularly in the eastern United States, and to increase the activity now taking place in a shop like Pointe Saint-Charles.

The difficulties we have is that we are seeing a change in the workload as far as passenger activity is concerned. We are seeing less work as far as the repairs to cars are concerned. We think the best way we can protect and enhance employment in the Montreal area is to turn the shop into a contract shop and go after any work available to us anywhere in Canada and indeed the United States as aggressively as we can.

We will be aggressively pursuing work to take the place of the workload which seems to be diminishing, as was stated in our earlier remarks. We are fairly confident we will be able to attain the work based partly on our reputation. I am sure you will agree the Canadian dollar is going to help us a little bit also in the process.

## [Traduction]

dollar canadien, fait du concept de l'atelier travaillant à contrat une initiative commerciale intéressante.

Grâce à la décision de commercialiser ses opérations, l'atelier de Pointe Saint-Charles deviendra une unité commerciale dont on espère qu'elle pourra réaliser des profits plutôt que d'entraîner des pertes. En vertu d'une décision connexe, le CN intensifiera ses programmes d'inspection et d'entretien préventif des wagons de marchandise au triage Taschereau de Montréal. Cela créera 200 postes additionnels à cette installation. Ces postes se trouvent actuellement à Pointe Saint-Charles et seront relocalisés au triage.

Monsieur le président, encore une fois, cette décision est tellement importante pour nous que j'aimerais voir M. Lawless et M. Fletcher nous en parler davantage.

**M. Lawless:** J'aimerais ajouter quelques mots à ce qu'a dit M. LeClair au sujet des installations du réseau. Les études que nous avons mentionnées plus tôt ont consisté notamment à examiner l'ensemble de notre activité d'entretien au Canada, les trois ateliers et toutes les activités d'entretien dont nous nous acquitons à tous les ateliers situés le long de la ligne. La conclusion à laquelle nous en sommes venus est celle qui vous a été communiquée au sujet de Moncton. Certes, nous entreprenons une modification des activités qui s'exerceront dans les autres ateliers. Cela fait partie de la réalité que la plus grande partie de notre charge de travail se déplace constamment vers l'Ouest et nous nous adaptons de manière à pouvoir traiter la charge de travail à mesure que celle-ci se modifie et augmente.

Nous sommes très heureux de ce qui se passe aux États-Unis, en ce sens—et c'est la raison qui a été invoquée, M. Benjamin—que les chemins de fer américains modifient d'une manière assez radicale l'activité de leurs ateliers pour faire faire des travaux à contrat. Nous croyons, comme l'a mentionné le Président, que, grâce à la réputation que possèdent les Chemins de fer nationaux en matière d'entretien—je signale que nous avons construit ou réparé et modernisé 60 locomotives pour la société Southern Pacific il n'y a pas si longtemps—nous avons une très bonne occasion de commercialiser ces services, tout particulièrement dans l'Est des États-Unis et d'intensifier l'activité qui s'exerce actuellement, par exemple, dans notre atelier de Pointe Saint-Charles.

Le problème, c'est que nous constatons une évolution de la charge de travail en ce qui concerne l'activité relative au service voyageurs. Nous constatons qu'il y a moins de travail en ce qui concerne la réparation des wagons. Nous croyons que le meilleur moyen de protéger et d'améliorer l'emploi dans la région de Montréal est de transformer l'atelier en une installation de sous-traitance et de rechercher tous les travaux qu'on pourrait nous confier n'importe où au Canada et même aux États-Unis, avec le plus de dynamisme possible.

Nous allons rechercher avec dynamisme des tâches pouvant remplacer la charge de travail qui semble diminuer à l'heure actuelle, comme nous l'avons noté plus tôt. Nous sommes aussi confiants de pouvoir obtenir ce travail, en partie grâce à notre réputation. Vous conviendrez, j'en suis sûr, que le dollar canadien va nous faciliter un peu la tâche.



[Text]

**Mr. Ouellet:** With the efforts you describe and so on, you are in fact projecting a mood of confidence. Can you assure us there will be no further lay-offs for the next 12 months at Pointe Saint-Charles?

**Mr. Lawless:** Layoffs, as you know, Mr. Ouellet, are directly subject to the workload available. I can assure you there is no impact at this time as a result of the change in Moncton to Pointe Saint-Charles.

• 1055

In his statement, Dr. LeClair has already indicated that we are going to undertake preventative maintenance activity at our Taschereau yard which will see a transfer of work from Pointe Saint-Charles out to Taschereau. That is still in the Montreal area, as you know, and we are happy that we are going to be able to do that. We do not see any drastic change in the levels of employment at Pointe Saint-Charles, certainly for the rest of this year. Now, again, that is going to be entirely subject to workload that is available to us. The planned workload that we have at the moment would see the same activity taking place at least for the balance of this year.

**Mr. Ouellet:** I have another question, Mr. Chairman, in relation to purchasing by CN. As you know, CN as a company with its purchasing power has been very helpful to many communities in Canada. There are some press clippings of recent date which indicate that CN has entered into some contracts abroad in terms of renting equipment instead of purchasing it in Canada and, more particularly, this article that indicates that "CN's 1986 rail order from Sysco will amount to less than one-third of last year's level", Sysco officials said from Sydney yesterday. And the implication seems to be that Canadian rails are no longer good enough for CN. This sort of news troubled me, because indeed Cape Breton is very much dependent on CN purchasing. Algoma Steel in Sault Ste. Marie is probably in the same position.

**Mr. Benjamin:** CPR owns it.

**Mr. Ouellet:** Is it true that you are no longer purchasing rails in Canada?

**Mr. Lawless:** Thank you very much. I think that is an excellent question and one that I am happy to deal with. I think we should start out on the basis of confirming your statement that Canadian National certainly does have major purchasing power in Canada and in the world, if you will. We buy over a billion dollars a year and up to 85% of that is purchased in Canada. We have undertaken in the last two or three years giving purchasing seminars in every part of the country, to see if we can ferret out Canadian suppliers that maybe do not know what Canadian National buys so that we can increase that Canadian content. I might say that we have been extremely successful. We have raised it several percentage points since those seminars were held.

[Translation]

**M. Ouellet:** Les efforts et tout le reste de ce que vous décrivez laissent effectivement prévoir un climat de confiance. Pouvez-vous nous assurer qu'il n'y aura pas de nouvelles mises à pied au cours des douze prochains mois à Pointe Saint-Charles?

**M. Lawless:** Les mises à pied, comme vous le savez, monsieur Ouellet, dépendent directement de la quantité de travail à faire. Je puis vous assurer que, pour l'instant, le changement effectué à Moncton n'entraîne pas de conséquence pour Pointe Saint-Charles.

Dans sa déclaration, M. LeClair a déjà annoncé que nous allons entreprendre une activité d'entretien préventif à notre triage de Taschereau, où seront transférées des tâches qui se font actuellement à Pointe Saint-Charles. Cela demeure dans la région de Montréal, comme vous le savez, et nous sommes heureux de pouvoir agir de la sorte. Nous ne prévoyons aucun changement radical des niveaux de l'emploi à Pointe Saint-Charles, du moins pour le reste de cette année. Encore une fois, tout dépendra de la charge de travail. Selon la charge que nous prévoyons actuellement, le même niveau d'activité se maintiendra au moins jusqu'à la fin de cette année.

**M. Ouellet:** J'ai une autre question, monsieur le président, en ce qui concerne les achats du CN. Comme vous le savez, le CN est une société dont le pouvoir d'achat est d'un grand secours pour de nombreuses localités canadiennes. De récents articles révèlent que le CN a conclu des contrats à l'étranger pour la location de matériel plutôt que d'acheter ce matériel au Canada. Voici, en particulier, un article selon lequel «la commande de rails du CN auprès de Sysco pour 1986 n'atteindra même pas le tiers du niveau de l'an dernier» ont dit hier, à Sidney, des dirigeants de Sysco. On semble indiquer par là que les rails canadiens ne sont plus assez bons pour le CN. J'ai trouvé cette nouvelle troublante, car le Cap Breton compte vraiment beaucoup sur les achats du CN. Algoma Steel, à Sault Sainte-Marie, est probablement dans la même situation.

**M. Benjamin:** C'est le Canadien Pacifique qui en est propriétaire.

**M. Ouellet:** Est-ce vrai que vous n'achetez plus de rails au Canada?

**M. Lawless:** Merci beaucoup. Je crois que c'est là une excellente question, à laquelle, je me ferai un plaisir de répondre. Je pense que nous devrions commencer par confirmer ce que vous avez dit, soit que le chemins de fer nationaux possède effectivement un grand pouvoir d'achat au Canada et dans le monde, si vous voulez. Nous achetons plus d'un milliard de dollars par année et jusqu'à 85 p. 100 de ces achats sont faits au Canada. Nous avons entrepris au cours des deux ou trois dernières années d'organiser des colloques sur les achats un peu partout au pays, pour voir si nous pouvons dénicher des fournisseurs canadiens qui ne savent peut-être pas quels sont les articles qu'achètent les chemins de fer nationaux, de manière à enrichir notre contenu canadien. Je dois dire que nous avons connu énormément de succès. Nous avons relevé le niveau de plusieurs points de pourcentage depuis que ces colloques ont commencé.

## [Texte]

It is a fact of life, however, that due to the changes, and I will speak to the car purchases or car leases first, it is a fact of life that due to the changes that are taking place in the United States railroad scene, mergers, downsizing and all the other things that are taking place, Canadian National is taking advantage of whatever opportunities are available to them to get equipment at its lowest possible cost. And over the last couple of years, we have had the opportunity to lease, or buy out leases of boxcar equipment. We took 1,600 last year, I think, and there is another several hundred again this year. That has nothing to do with whether we buy in Canada or not buy in Canada because we do have three manufacturers here who are quite capable of producing equipment. However, we are talking about economics that must be taken advantage of and that is what we have been doing.

As far as the Sysco rails are concerned, that is a very unique and different situation. Canadian National has for the last four or five years virtually been the only supporter of Sysco and we have bought a major portion of our railway requirement from Sysco.

• 1100

There have been some difficulties with respect to quality. Sysco has worked very hard to change that and at the moment we are satisfied that the carbon rail they produce, which is the normal rail, is quite acceptable and we have been buying that. We have been their major consumer.

What is happening is we are seeing a difference as far as the requirements are concerned in two ways. We are buying less rail as a result of some of the changed programs we have had. The expansion program in the west is coming to an end, and we do not need as much rail as we were buying three, four and five years ago.

In addition, analysis has indicated to us that we need a much different type of rail for some of our rail requirements. We call this a head-hardened rail, a chromium rail, which has not been available to us in Canada from either of our suppliers up to this point. We have had to buy French, Japanese and British rail because of those requirements. This has been put in our heavily travelled track on curbs and what you have you in western Canada. For that reason we have found ourselves in a position where we have had to go offshore to get that type of rail.

We are really no different from the United States railroads or, indeed, our other big railroad in Canada in that sense. It has nothing to do with whether we want to buy Canadian or not. This type of rail simply has not been available to us and the demand for that has been greater as we have seen the carbon rail requirements reduced recently.

We have been told and are satisfied that Sysco are now in the process, as a result of changing their methods there... that they probably will be able to produce this type of rail either this year or next year. We are looking at that. We are dealing with them carefully on that, as we are with Algoma.

## [Traduction]

C'est un fait, cependant que, à cause des changements, et je parlerai d'abord de l'achat et de la location des wagons, à cause des changements qui ont lieu ces temps-ci dans le domaine ferroviaire aux États-Unis, fusions, réductions et tout le reste, les Chemins de fer nationaux profitent de toutes les occasions qui se présentent à eux d'obtenir du matériel le moins cher possible. Et, au cours des dernières années, nous avons eu l'occasion de louer ou d'acheter des wagons fermés. Nous en avons pris 1,600 l'an dernier, je crois, et il y en a encore plusieurs centaines cette année. Cela n'influence en rien nos achats au Canada, car nous avons ici trois fabricants qui sont tout à fait capables de produire du matériel. Mais il existe une situation économique dont il nous faut profiter et c'est ce que nous faisons.

En ce qui concerne les rails Sysco, il s'agit là d'une situation différente et tout à fait particulière. Depuis quatre ou cinq ans, les Chemins de fer nationaux sont à peu près seuls à soutenir Sysco et nous achetons à cette société une grande partie de ce qu'il nous faut pour les chemins de fer.

Des difficultés ont surgi au sujet de la qualité. Sysco a travaillé très ferme pour y remédier et, pour l'instant, nous trouvons que les rails au carbone, c'est-à-dire les rails ordinaires qu'ils produisent, sont tout à fait acceptables et nous en avons achetés. Nous sommes le principal client de cette entreprise.

Ce qui se passe, c'est que nous constatons une différence de nos besoins, et ce sur deux plans. Nous achetons moins de rails à la suite de la modification de certains de nos programmes. Le programme d'expansion dans l'Ouest tire à sa fin et nous n'avons plus besoin d'autant de rails qu'il y a trois, quatre ou cinq ans.

De plus, des analyses nous ont montré que nous avons besoin, dans certains cas, d'un type de rail fort différent. C'est ce que nous appelons un rail durci à la tête, un rail au chrome, que nos fournisseurs canadiens n'ont pas pu nous fournir jusqu'à présent. À cause de ces besoins, il nous a fallu acheter du rail français, japonais et britannique. Nous avons placé ces rails dans les courbes très fréquentées et d'autres endroits particuliers de l'Ouest canadien. C'est à cause de cela que nous avons dû nous adresser à l'étranger pour obtenir ce type de rail.

À cet égard, nous ne sommes vraiment pas différents des chemins de fer américains ou même de l'autre grande société ferroviaire du Canada. Cela n'infléchit en rien notre désir d'acheter canadien. Nous ne pouvons tout simplement pas obtenir ce type de rail, qui fait aujourd'hui l'objet d'une plus grande demande et nos besoins en matière de rails au carbone ont diminué ces derniers temps.

On nous a dit et convaincu que Sysco a entrepris de changer ses méthodes et que l'entreprise pourra vraisemblablement produire ce type de rail cette année ou l'an prochain. Nous suivons de près l'évolution de la situation. Nous traitons attentivement à ce sujet avec la société, comme avec Algoma.



## [Text]

Mr. Fletcher may want to add to that. I may have missed something.

**Mr. Fletcher:** The only thing I could add is that in the recent reviews of the planning that Algoma and Sysco have undertaken we are optimistic that, if the planning as described in that planning are followed carefully, they will be in a position to produce this head-hardened 300 Burnell rail competitively to anything offshore. Once we are satisfied that is the situation, then certainly we would return to prioritizing Canadian purchase.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I wonder if Mr. Ouellet would permit a supplementary. It was on his previous questioning on the matter of your excess capacity, on your internal study that you carried on in your shops.

What is your excess capacity now, and will you make a copy of that internal study available to this committee? You have been referring to it and we would be interested in having a copy if you could provide it to us.

**Mr. LeClair:** I will take the second part first.

That internal study we are talking about I think CPR would give both of their eyes to put their hands on, and so would some of our other competitors. It is our map, our future. It is trying to enhance our competitive position so I think it would be extremely difficult for us to table this at the committee.

Mr. Lawless may try to answer the first part of the question.

**Mr. Lawless:** The first part being what have our internal studies told us as far as the capacity is concerned?

**Mr. Benjamin:** Yes, excess capacity as of now.

**Mr. Lawless:** The excess capacity is coming about as a result of some of the things Mr. Fletcher talked about earlier. We are finding that as the workload is decreasing—meaning the need to repair locomotives, the need to repair cars—we just have too much shop capacity. It is really as simple as that. I do not know whether you are looking for percentages; I do not think I can give you that. Perhaps you can indicate better than I can what the excess is.

**Mr. Fletcher:** The story is perhaps in the size of the car fleet and the shape of the car fleet and locomotive fleet. We have come from 120,000 cars and 2,700 locomotives down to 81,000, and we are going to be at about 41,000 to 45,000 in the year 2000. So you can almost judge from that the capacity differentials that exist.

• 1105

More than that, however, there is a change in the mix of these cars and a change in the mix in railway business. We are in a situation where in western Canada we require covered hoppers, coal and sulphur gondolas, lumber flats and boxes,

## [Translation]

Peut-être M. Fletcher veut-il ajouter quelque chose que j'aurais pu oublier.

**M. Fletcher:** Tout ce que j'aimerais ajouter, c'est que, à la suite d'examen récents des projets d'Algoma et de Sysco, nous sommes confiants que, si les plans sont menés à bien et si les méthodes de production décrites dans les plans sont suivies attentivement, les deux sociétés seront en mesure de produire ce rail Burnell 300 durci à la tête de manière à affronter la concurrence avec tout ce qui se produit à l'étranger. Une fois bien convaincus que telle est bien la situation, nous redonnons certes la priorité aux achats canadiens.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je me demande si M. Ouellet me permettrait de poser une question supplémentaire. Cela se rapporte à la question qu'il a déjà posée au sujet de votre capacité excédentaire, de l'étude interne que vous avez réalisée dans vos ateliers.

Quelle est votre capacité excédentaire actuellement et allez-vous remettre à notre comité un exemplaire de cette étude interne? Vous en avez parlé et nous aimerions bien en avoir un exemplaire si cela était possible.

**M. LeClair:** Je vais commencer par répondre à la deuxième partie de votre question.

Je pense que le Canadien Pacifique et d'autres de nos concurrents seraient disposés à payer très cher pour obtenir un exemplaire de cette étude interne. C'est notre carte de route, notre avenir. Cela a pour objet d'améliorer notre situation concurrentielle et je pense, par conséquent, que nous pourrions très difficilement la déposer au comité.

M. Lawless peut essayer de répondre à la première partie de votre question.

**M. Lawless:** Cette première partie porte-t-elle sur la capacité révélée par nos études internes?

**M. Benjamin:** Oui, la capacité excédentaire actuelle.

**M. Lawless:** La capacité excédentaire résulte de certains des facteurs dont M. Fletcher a parlé plus tôt. Nous constatons que, au fur et à mesure que la charge de travail diminue—c'est-à-dire la nécessité de réparer des locomotives, de réparer des wagons—la capacité de nos ateliers est tout simplement trop grande. C'est aussi simple que cela. Je ne sais pas si vous désirez des pourcentages; je pense que je ne pourrais pas vous en fournir. Peut-être pouvez-vous préciser mieux que moi quel est l'excédent.

**M. Fletcher:** La clé, c'est sans doute la taille du parc de wagons et la composition du parc de wagons et de locomotives. Notre parc de 120,000 wagons et de 2,700 locomotives a baissé à 81,000 et va se situer entre les 41,000 et les 45,000 en l'an 2000. Cela vous donne donc une idée de la différence de capacité.

De plus, il faut signaler que la demande pour les différentes sortes de wagons a changé. Dans l'Ouest du Canada nous avons besoin de wagons-trémies couverts, des wagons tombeaux pour le charbon et le soufre, des wagons couverts et des wagons plats pour le bois d'oeuvre et ce sont surtout ces

[Texte]

and of the fleet, they are the portion that is going to be subjected to the heaviest type of repair.

In eastern Canada there is going to be a continuance of the paper cars, some boxcar traffic. But largely we are going to be going to an intermodal fleet; and the intermodal car is a pair of wheels with a centre sill and nothing much more. Virtually no repair work is required on that car above the deck.

So that is the thing that is driving this change. I do not think, sir, we could put a percentage on it in clear terms, but that would give you some idea of the shifts that are taking place.

**M. Ouellet:** Je voudrais revenir à la question des achats au pays. On a appris récemment que Marine Industries Limitée de Sorel considérait la possibilité de fermer sa division ferroviaire. On sait par ailleurs que deux entreprises de l'est de Montréal, *Canadian Steel Foundries* et *Canadian Steel Wheel*, dont les opérations sont étroitement liées à des contrats de Marine Industries Limitée, sont aussi en difficulté, que plusieurs métallos ont été mis à pied et que la situation de ces compagnies de l'est de Montréal est précaire.

Le CN va-t-il donner suite à un certain nombre d'engagements qui ont été pris au moment de l'adoption de la loi qui changeait le fameux tarif du Nid-de-Corbeau? Les compagnies de chemins de fer, tant le CN que le CP, s'étaient alors engagées à faire des investissements dans l'ouest du pays et également à faire des achats dans l'est du pays. En particulier, certains de ces achats devaient se faire auprès de Marine Industries Limitée. Qu'en est-il de ces achats et de ces engagements pris à l'époque?

**M. LeClair:** Monsieur le président, je vais demander à M. Lawless de vous donner des précisions sur la nature des engagements, parce qu'on a peut-être des points de vue différents. Autant que je sache, on ne s'était pas engagés à acheter un certain nombre de wagons, mais à établir dans l'Ouest une structure capable de répondre à la demande pour le transport des céréales.

**M. Ouellet:** Pour préciser, il s'agissait de l'achat, par la Commission canadienne du blé, d'un certain nombre de wagons. On parlait à l'époque de 3,000 à 4,000 wagons pour le transport du blé qui devaient être achetés par la Commission canadienne du blé sur une certaine période de temps. Il y avait des engagements précis de la part du CN dans l'Ouest canadien. Pour rafraîchir la mémoire de tout le monde, je cite un paragraphe:

CN Rail is also well off the four-year estimate it gave government in 1983 of what it would spend in exchange for Crow payment. At the time CN promised to spend \$3.2 billion from 1984 to 1987 in exchange for Crow money. In the first three years they were only halfway there, with expenditures of about \$1.6 billion. Recently CN announced that its capital expenditures for 1986 will be down to \$390 million, far short of the \$675 million level it had indicated to the government last spring.

[Traduction]

wagons-là de notre parc qui auront besoin des réparations les plus importantes.

Dans l'Est du Canada il y aura encore besoin de wagons pour le transport de papier et un certain nombre de wagons couverts. Mais ce sera surtout un parc intermodal et le wagon intermodal consiste essentiellement en une paire de roues avec un châssis central et rien de plus. Presque aucun travail de réparation n'est nécessaire au-dessus du tablier.

Voilà donc des facteurs qui expliquent ce changement. Je ne pense pas que nous pourrions établir un pourcentage précis mais cela vous donne une idée des modifications en cours.

**Mr. Ouellet:** I would like to return to the subject of purchases in Canada. We recently learned that Marine Industries Limited in Sorel is considering the possibility of shutting down its rail division. We also know that two companies in eastern Montreal, *Canadian Steel Foundries* and *Canadian Steel Wheel*, whose activities are closely linked to contracts with Marine Industries Limited, are in difficulty as well and that several metal workers have been laid off because of the precarious situation of these companies in eastern Montreal.

Does the CN intend to follow up some of the commitments which it made when the act changing the famous Crow's Nest rates was passed? Both railway companies, the CN and the CP, made commitments to invest in western Canada as well as to make purchases in eastern Canada. Some of these purchases were to be made from Marine Industries Limited. Where do things now stand with respect to such purchases and commitments?

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, I will ask Mr. Lawless to give you some clarification on the nature of the commitments since we may not share the same point of view. To the best of our knowledge, we did not make any commitment to buy a certain number of cars but rather to set up in the west a structure able to meet the demand for the transport of grain.

**Mr. Ouellet:** To be more precise, I am talking about the purchase by the Canadian Wheat Board of a certain number of cars. At the time, mention was made of 3,000 or 4,000 cars for grain transport to be bought by the Canadian Wheat Board over a certain period of time. There were precise commitments made by CN in Western Canada. To refresh everyone's memory, let me quote a paragraph:

Le CN est bien loin d'avoir atteint la prévision de quatre ans qu'il a préparée pour le gouvernement en 1983 au sujet de ses dépenses en contrepartie des nouveaux tarifs du Nid-de-Corbeau. À l'époque, le CN avait promis de dépenser 3,2 milliards de dollars de 1984 à 1987 si les tarifs du Nid-de-Corbeau étaient relevés. Pendant les trois premières années, il n'a atteint que la moitié de ce chiffre avec des dépenses d'environ 1,6 milliard de dollars. Récemment le CN a annoncé que ses dépenses d'équipement pour 1987 ne seront que de 390 millions de dollars, donc bien



[Text]

So, it seems to me that not only the railway's plans are off target in the west but they are also off target in the east because Marine Industrie Limitée who were expecting some benefit, maybe not directly from CN, but from the Crow rate . . . Both the east and the west are suffering.

• 1110

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, now that we know which specifics the hon. member was referring to, I think Mr. Lawless will answer those specifically.

**Mr. Lawless:** In addition to Marine Industrie Limitée having a major problem because of lack of car orders, there are two other manufacturers in Canada who are exactly in the same boat, Hawker-Siddeley in the east and National Steel Car Limited in Hamilton. They rely on purchases from Canadian National and Canadian Pacific and other companies to buy rail cars, and the demand for those rail cars is certainly not there.

Our commitment during the time that the Crow rate was being discussed was that we would ensure to the Government of Canada and the Canadian shippers, particularly the grain shippers, that we would have capacity in place to ensure there would not be, first of all, car shortages and, second, service problems, congestion, with respect to getting Canada's wheat crop to export position. We have met that commitment and we will continue to meet that commitment.

At the time of the Crow's Nest debate we indicated, based on traffic estimates at that time, that to enable us to do this, we would be spending—I think you quoted \$2.3 billion. We have already spent \$1 billion and we are continuing to expend—

**Mr. Ouellet:** \$3.2 billion.

**Mr. Lawless:** Our estimates at that time were not \$3.2 billion. We indicated that the premise is not that we would spend the money; the premise was that we would provide the service and ensure that Canada's grain would reach export position. We feel quite confident we have met that commitment, and of course we will continue to meet that commitment.

Under the Crow's Nest arrangements, if the Minister of Transport decides that our railway, or indeed any other railway, is not meeting those commitments, he has a penalty process to penalize us. I am happy to say that he has not seen fit to do that so far.

**The Chairman:** That is a good subject. You may want to come back again. We have been extra long here and I know there are a couple of supplementaries. Are you switching to another subject?

[Translation]

inférieur au chiffre de 675 millions de dollars mentionné au gouvernement au printemps dernier.

Il me semble donc que les projets des chemins de fer ne se réalisent pas, non seulement dans l'Ouest, mais aussi dans l'Est, puisque Marine Industrie Limitée comptait sur certains avantages, peut-être pas directement des Chemins de fer nationaux, mais du tarif du Nid-de-Corbeau. On est déçu à la fois dans l'Est et dans l'Ouest.

**M. LeClair:** Monsieur le président, maintenant que nous savons à quel cas particulier le député faisait allusion, je pense que M. Lawless va pouvoir répondre.

**M. Lawless:** Outre Marine Industries Limitée, qui connaît un problème important à cause du trop petit nombre de commandes de wagons, il y a au Canada deux autres fabricants qui sont exactement dans la même situation, soit Hawker-Siddeley dans l'Est et *National Steel Car Limited* à Hamilton. Ces deux entreprises comptent sur les Chemins de fer nationaux, sur le Canadien Pacifique et sur d'autres entreprises qui devraient acheter des wagons. Or la demande de ces wagons est certes très faible.

Notre engagement, au moment où l'on discutait du tarif du Nid-de-Corbeau, était que nous garantirions au gouvernement du Canada et aux expéditeurs canadiens, en particulier aux expéditeurs de céréales, le maintien d'une capacité telle que, tout d'abord, il n'y aurait pas de pénurie de wagons ni, deuxièmement, de problème de service, de congestion pour ce qui est de rendre possible l'exportation de la récolte de blé du Canada. Nous avons respecté cet engagement et nous allons continuer de le faire.

Au moment du débat sur le tarif du Nid de Corbeau, nous avons fait savoir, en nous fondant sur les évaluations du trafic faites à ce moment-là que, à cette fin, nous dépenserions 2,3 milliards de dollars, si je me souviens bien du chiffre que vous avez mentionné. Nous avons déjà dépensé un milliard de dollars et nous continuons de dépenser . . .

**M. Ouellet:** Trois milliards deux cents millions.

**M. Lawless:** Notre chiffre estimatif n'était pas à ce moment-là de 3,2 milliards de dollars. Le principe que nous avons posé alors n'est pas que nous dépenserions l'argent; le principe, c'est que nous allions fournir le service et faire en sorte que les céréales du Canada puissent atteindre leur point d'exportation. Nous pouvons assurer en toute confiance que nous avons respecté cet engagement et, bien sûr, nous continuerons de le respecter.

En vertu des ententes relatives au Nid-de-Corbeau, si le Ministre des Transports décide que nos chemins de fer ou même n'importe quelle autre société ferroviaire ne respectent pas ces engagements, il a à sa disposition un processus qui lui permet de nous pénaliser. Je suis heureux de dire qu'il n'a pas jugé bon d'y faire appel jusqu'à présent.

**Le président:** C'est là un sujet intéressant. Peut-être voudrez-vous y revenir. Nous avons passé énormément de temps là-dessus et je sais qu'il y a une ou deux autres questions supplémentaires. Passez-vous à un autre sujet?

[Texte]

**Mr. Ouellet:** Yes.

**The Chairman:** Anyway, it has been 25 minutes.

**Mr. Ouellet:** I ask you indulgence, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I have been indulgent because they were serious substantive questions. Ask another question and then we will switch to Mr. Clifford.

**Mr. Ouellet:** All right. I appreciate this, and this will be my last question and then I will be all right.

When you were here last week we briefly talked about safety, and I want to come back to safety measures because it seems to me there is some nervousness here in Ottawa. The Rideau Lodge, Local 552 of the Canadian Division of the Brotherhood of Railway Carmen is concerned that the CN is not maintaining or even increasing the number of certified car inspectors here in the National Capital to ensure the safe movement of rail traffic. I had an exchange with officials of the CN on this subject. The problem has been that CN was in the process of reducing the number of carmen in Ottawa. The request was made to re-assign all these carmen to all shifts in the Walkley Yard, indicating that the volumes of the traffic and the amount of hazardous commodity transported by CN through this community is impressive.

• 1115

Their point was that there are not appropriate security measures. They said in their statement that it is a matter of time before another unfortunate train accident like Mississauga occurs, at which time it will be too late. I think this is a little bit frightening, and I want to know from CN if they have taken every precaution. I would not want to see an incident like the Mississauga one happening here in Ottawa. I am told that you have reduced the number of car inspectors. Is it true? And if not, what measures have you taken to make sure that those hazardous commodities, which could go through Ottawa, are fully inspected and that the people resident along the track are safe and protected?

**Mr. Lawless:** Mr. Fletcher will answer that question directly about the Ottawa situation.

**The Chairman:** That was a long question, and it was a very important question. I hope the answer can be shorter than the question.

**Mr. Fletcher:** I can assure you, Mr. Chairman, that we have taken the appropriate precautions to make sure traffic that arrives and departs from Ottawa is inspected. There have been inspection procedures governing this process filed with the CTC. These adequately cover all of the implications of the member's question, I believe.

**Mr. Ouellet:** Is it true you have reduced the number of inspectors?

[Traduction]

**M. Ouellet:** Oui.

**Le président:** De toute manière, cela dure depuis 25 minutes.

**M. Ouellet:** Je fais appel à votre indulgence, monsieur le président.

**Le président:** Je me suis montré indulgent parce qu'il s'agissait d'importantes questions de fond. Posez une autre questions puis nous allons passer à M. Clifford.

**M. Ouellet:** Très bien. Je vous en suis reconnaissant. Ce sera ma dernière question puis je serai satisfait.

Lors de votre témoignage de la semaine dernière devant notre comité, vous avez parlé brièvement de sécurité et j'aimerais revenir aux mesures de sécurité, car on semble manifester une certaine nervosité à ce sujet, ici à Ottawa. La loge Rideau du Local 552 de la division canadienne de la Fraternité des Cheminots est inquiète de ce que le CN n'augmente pas ou ne maintient même pas le nombre des inspecteurs de wagon qualifiés qu'il faut pour assurer la sécurité du trafic ferroviaire ici dans la région de la capitale nationale. J'en ai discuté avec des représentants du CN. Le problème, c'est que le CN avait commencé à réduire le nombre des wagonniers à Ottawa. On a demandé de réaffecter tous ces wagonniers à toutes les équipes du triage Walkley, ce qui indique que le trafic et la quantité des produits dangereux transportés par le CN à travers la région ont atteint des proportions impressionnantes.

De l'avis du syndicat, les mesures de sécurité sont insuffisantes. Les membres du local ont dit, dans leur déclaration, qu'il faut s'attendre à un autre accident ferroviaire du genre de Mississauga et qu'il sera alors trop tard. Je pense que c'est là quelque chose d'assez inquiétant et je veux savoir si la société a pris toutes les précautions nécessaires. Je n'aimerais pas voir se produire ici, à Ottawa, un incident du genre de celui de Mississauga. On me dit que vous avez réduit le nombre des inspecteurs de wagons. Est-ce vrai? Sinon, quelles mesures avez-vous adoptées pour vous assurer que ces produits dangereux, qui traversent Ottawa, sont bien inspectés et que les gens qui vivent le long de la voie ferrée sont en sécurité et bien protégés?

**M. Lawless:** M. Fletcher va répondre à cette question directement pour ce qui est de la situation d'Ottawa.

**Le président:** C'est une longue question et une question très importante. J'espère que la réponse sera plus courte que la question.

**M. Fletcher:** Je puis vous assurer, monsieur le président, que nous avons pris toutes les précautions voulues pour assurer l'inspection des marchandises qui arrivent à Ottawa et qui en partent. Nous avons déposé auprès de la CTC les méthodes d'inspection qui s'appliquent à ce processus. Je suis d'avis que cela s'applique de manière satisfaisante à toutes les situations que suppose la question du membre.

**M. Ouellet:** Est-il vrai que vous avez réduit le nombre des inspecteurs?



[Text]

**Mr. Fletcher:** We have reduced the number of carmen in Ottawa, yes, and we have provided for that inspection to take place at other locations and by other people.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I have a supplementary. Is it not correct that in some places you have brakemen doing what carmen formerly did by way of inspections?

**The Chairman:** That is not a supplementary. I was extra indulgent, as you well know. I always am.

Thank you very much, Mr. Ouellet. Mr. Clifford.

**Mr. Clifford:** Dr. LeClair, I was pleased to hear earlier that CN did not want to go into the locomotive manufacturing business. I was very pleased to learn that you want to see that remain in the private sector. But in the negotiations between CN and General Electric, will CN be giving General Electric a competitive advantage to induce General Electric to locate in Moncton?

**Mr. LeClair:** I do not know, Mr. Chairman. This we will have to face when we get to that part of the negotiations. If that is needed, we will have to weigh the advantages and disadvantages. At this time, we cannot answer that because we do not know.

**The Chairman:** We are getting into the area of the discussions and the negotiations, I presume.

Before Mr. Clifford poses a question, I want to let members know that we have our runner back from the marathon—it is almost like the marathon race. The order of reference has been made in the House for the St. Lawrence Seaway to commence in Thunder Bay on June 24 to 27. So we are legalized.

**Mr. Benjamin:** And that is in 1986.

**The Chairman:** Yes, it is going to be 1986. You are right. I thought members would like to know that, because we are winding down. This is our last meeting for the year, and when I hit the gavel we are going to say thank you to everybody for participating. I am hoping we are going to get this over by 12 o'clock, at least.

**Mr. Reid:** If Mr. Clifford will allow a brief interjection, Mr. Chairman, our appreciation too for the persuasiveness in getting this reference through, because this is now the assured beginning of that St. Lawrence Seaway grid.

**The Chairman:** And you are quite right, Mr. Reid. Thank you for those remarks. Some day we will write a book on this. As we all said before, we are going through new experiences. I can tell you, the whole St. Lawrence Seaway almost went down the canal or, I should say, down the drain.

Mr. Clifford, you are still on. We cannot really get into the discussions, but you can ask your questions. These gentlemen at the table know how to handle questions. That is why the Chair is rather relaxed today. Frankly, we cannot do anything

[Translation]

**M. Fletcher:** Nous avons réduit le nombre des wagonniers à Ottawa, oui, et nous avons pris des dispositions pour que cette inspection soit fait ailleurs par d'autres personnes.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'ai une question supplémentaire. Est-il exact que, à certains endroits, ce sont les serre-freins qui effectuent les inspections réalisées auparavant par les wagonniers?

**Le président:** Ce n'est pas là une question supplémentaire. J'ai été indulgent à l'extrême, comme vous le savez très bien. Je le suis toujours.

Merci beaucoup, monsieur Ouellet. Monsieur Clifford.

**M. Clifford:** Monsieur LeClair, c'est avec plaisir que j'ai appris un peu plus tôt que le CN n'a pas l'intention de se lancer dans la fabrication des locomotives. J'ai appris avec plaisir que vous voulez voir cette activité demeurer dans le secteur privé. Mais, au cours des négociations entre le CN et la Compagnie Générale Electrique, le CN va-t-il donner un avantage concurrentiel à la Générale Electrique pour inciter celle-ci à se localiser à Moncton?

**M. LeClair:** Je ne sais pas, monsieur le président. Nous devons nous occuper de cela lorsque nous arriverons à cette partie-là des négociations. Si cela s'impose, il nous faudra peser le pour et le contre. Nous ne pouvons pas répondre pour l'instant, car nous ne savons pas.

**Le président:** Nous passons au domaine des discussions et des négociations, je suppose.

Avant que M. Clifford pose une question, je veux annoncer aux membres que notre coureur est revenu du marathon—c'est presque un marathon. La Chambre a adopté l'ordre de renvoi qui autorise les séances sur la voie maritime du Saint-Laurent à débiter à Thunder Bay du 24 juin au 27 juin. Nous sommes donc maintenant dans la légalité.

**M. Benjamin:** Et c'est en 1986.

**Le président:** Oui, ce sera en 1986. Vous avez raison. J'ai pensé que les membres aimeraient être mis au courant, car nous terminons nos travaux. C'est notre dernière réunion de l'année et, au moment où je donnerai le coup de marteau du président, nous allons remercier chacun de sa participation. J'espère que cela se fera pour midi, au plus tard.

**M. Reid:** Si M. Clifford me permet une brève interruption, monsieur le président, j'aimerais dire que nous vous savons gré de l'éloquence qui vous a permis d'obtenir cet ordre de renvoi car c'est maintenant le début assuré du réseau de la voie maritime du Saint-Laurent.

**Le président:** Vous avez tout à fait raison, monsieur Reid. Merci de ces remarques. Un jour, nous écrirons un livre là-dessus. Comme nous l'avons tous déjà dit, ce sont là, pour nous, des expériences nouvelles. C'est vrai, toute cette question de la voie maritime du Saint-Laurent a failli rester en plan.

Monsieur Clifford, vous avez toujours la parole. Nous ne pouvons vraiment pas passer au débat, mais vous pouvez poser vos questions. Ces témoins-ci savent répondre aux questions. C'est pourquoi le président se montre de bonne humeur. En réalité, nous ne pouvons pas entreprendre de débat approfondi.

## [Texte]

in terms of the discussions. This is our dilemma. But I am glad they came back.

• 1120

**Mr. Clifford:** Mr. Chairman, before we get too far at sea here, let us get back to the rail lines.

Dr. LeClair, I realize these negotiations are going on, but could you give me some time lines within your expectations? When do you expect these negotiations will be complete, so that one can look at this and then decide whether or not a competitive advantage has been given? When would this be?

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, after I gave my answer to the hon. member's first question, Mr. Lawless said something in my ear that reminds me of the freer trade negotiations. Some things are on the table and other things are not on the table, and giving CGE a competitive advantage is not on the table in our future negotiations. We do not know if they will be asking that, but that is certainly not on the table.

**The Chairman:** Is it on the track? Is it a level track?

**Mr. LeClair:** I do not think so.

On the other part of the question, I think Mr. Lawless has already mentioned 60 days. Perhaps he may want to elaborate on that.

**Mr. Lawless:** Yes, Mr. Clifford, what we are going to do is try to get this over as quickly as we can. With the preliminary discussions we have had with CGE and the intense discussions we are now going to undertake, we are shooting for 60 days. The day before yesterday in Moncton, we did say somewhere between 60 and 90 days, but we certainly do not want to prolong these negotiations. Neither does CGE, and I would suggest that we are going to make that 60 days or less, if we can.

**Mr. Clifford:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Clifford. I have Mr. Benjamin on the second round. No other members have indicated a question and there is much activity in the House, but you are on. You have been very patient this morning.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, now you have destroyed my train of thought. You have derailed my train of thought.

**The Chairman:** I told you we were punchy.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I have been examining these numbers that you project—and they are minimum numbers—in your announcement. You say you are going to transfer 150 people to the CN Gordon Yard and keep 132 in the CN rail shops. Are you really confident that you will be able to or intend to keep those 150 transferred to the Gordon yard, or are you just going to transfer 150 people over there for awhile and then lay them off later? Those kinds of uncertainties have all of us worried.

## [Traduction]

C'est là le problème qui se pose à nous. Mais je suis heureux qu'ils soient revenus.

**M. Clifford:** Monsieur le président, avant d'aller nous perdre en mer, retrouvons la voie . . . ferrée.

Monsieur LeClair, je me rends compte que les négociations dont vous avez parlé se poursuivent, mais pourriez-vous m'indiquer un ordre de durée à prévoir? Quand pensez-vous que ces négociations seront terminées pour qu'on puisse examiner cela puis décider s'il faut ou non accorder un avantage compétitif? Quand cela se produirait-il?

**M. LeClair:** Monsieur le président, après que j'ai donné ma réponse à la première question du député M. Lawless m'a glissé un mot à l'oreille pour me rappeler les négociations sur le libre-échange. Certains éléments ont été déposés à la table de négociations et d'autres ne l'ont pas été et le don d'un avantage concurrentiel à la CGE n'est pas sur la table de nos négociations futures. Nous ne savons pas si on va nous le demander, mais ce n'est certes pas sur la table.

**Le président:** Est-ce sur les rails? Est-ce en bonne voie?

**M. LeClair:** Ce n'est pas parti.

Pour ce qui est de l'autre partie de la question, je crois que M. Lawless a déjà parlé de 60 jours. Peut-être aimerait-il préciser?

**M. Lawless:** Oui, monsieur Clifford, ce que nous allons essayer de faire, c'est de conclure tout cela le plus rapidement possible. À la suite des entretiens préliminaires que nous avons eus avec la CGE et à la veille des entretiens sérieux que nous allons maintenant entreprendre, nous visons une période de 60 jours. Avant-hier, à Moncton, nous avons effectivement parlé d'une période de 60 à 90 jours, mais nous ne voulons certes pas prolonger ces négociations. La CGE non plus. Je pense que cela va se faire en 60 jours ou moins, si nous le pouvons.

**M. Clifford:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Clifford. M. Benjamin désire poser une deuxième série de questions. Aucun autre membre n'a manifesté l'intention de poser d'autres questions et il y a beaucoup d'activité à la Chambre, mais la parole est à vous. Vous vous êtes montré très patient ce matin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, vous venez de me distraire de ma voie. Vous avez fait dérailler le train de mes pensées.

**Le président:** Je vous avais prévenu qu'il pourrait y avoir des coups.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'ai examiné ces chiffres que vous projetez—et c'est un minimum—dans votre communiqué. Vous dites que vous allez transférer 150 personnes au triage Gordon du CN et en garder 132 aux ateliers du rail du CN. Avez-vous vraiment confiance, ou avez-vous l'intention de garder ces 150 personnes après les avoir mutées au triage Gordon ou bien allez-vous seulement muter 150 personnes là-bas pour un certain temps puis les mettre à pied plus tard? Ces incertitudes nous inquiètent tous.



## [Text]

Are you going to be asking CGE in your agreements with them...? Do not tell me it is up to the unions; you cannot leave both the employees and their unions out in the cold with a brand-new employer. CN has some responsibility, too, I would think. Are you going to be asking CGE for some guarantees or commitments that, if they take over, the CN people are going to be kept, that there is some security for them? I do not want to see a situation a couple of years down the road where CGE moves in a bunch of their people from somewhere in Ontario or up from the United States while people who used to be CN employees are out in the cold a year or two after you have gotten out of there.

**Mr. Lawless:** First of all, let me respond to the Gordon yard question with respect to the employees who would be transferring there. We are setting up our preventive maintenance activity for the whole Atlantic region in Gordon yard. I do not foresee any circumstances in the immediate or near future or in the planning period that this would change. We are committed to doing that work in Gordon Yard and we are committed to the fact that we need 150 people there to do it. I could not foresee the circumstances that would see that changing, certainly in the near term.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, upon completion of an agreement with Canadian General Electric—

**The Chairman:** You answered the first part of the question. You did not answer the second part, which I think you might like to do.

• 1125

**Mr. Lawless:** With respect to CGE and guarantees, quite frankly we feel very, very confident about having a world-class company that is today one of the largest companies in the world as a result of what they have done recently.

Making a decision to come to Moncton to build locomotives is not a casual decision. The decision obviously has been made because they feel there is a market. There is a market there on the basis that they can produce a competitive locomotive, and they are looking to expand their markets.

So you will have to ask Mr. Blundell, the chairman. But our discussions with him have satisfied us that they are going to take these employees on the premise they are going to be there a long time, and they are going to produce locomotives for a market that is a Canadian market and a worldwide market. We are very confident about it. This is why we have taken so long to get to this point.

**Mr. Benjamin:** Further to this attempt to get an agreement with CGE, on the assumption you arrived at a mutually agreeable deal, would CN be prepared, when you are ready, to make an announcement jointly with CGE? Would you be prepared to so inform the chairman of this committee, whenever it is during the summer, and would you be prepared, if the committee were able to meet within a matter of a few

## [Translation]

Allez-vous demander à la CGE, dans vos ententes avec elle...? N'allez pas me répondre que cela dépend des syndicats; vous ne pouvez pas abandonner les employés et leur syndicat à la merci d'un tout nouvel employeur. Le CN a aussi des responsabilités, il me semble. Allez-vous demander à la CGE des garanties ou des engagements voulant que, si elle prend les choses en main, les gens du CN vont être gardés, qu'il y ait une certaine sécurité pour eux? Je n'aimerais pas voir dans quelques années la CGE parachuter ses gens de l'Ontario ou des États-Unis en abandonnant les anciens employés du CN un an ou deux après que vous serez partis.

**M. Lawless:** Tout d'abord, j'aimerais répondre à votre question sur le triage Gordon au sujet des employés qui y seraient mutés. Nous sommes en train de concentrer au triage Gordon notre activité d'entretien préventif pour toute la région de l'Atlantique. Je ne prévois rien dans l'avenir immédiat ni de la période planifiée qui entraînerait un changement à cet égard. Nous nous sommes engagés à faire faire ce travail au triage Gordon et nous avons pris un engagement fondé sur le fait que nous avons besoin de 150 personnes à cet endroit pour le travail en question. Je ne peux rien prévoir qui pourrait modifier cela, du moins à court terme.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, après la conclusion d'une entente avec la Compagnie Générale Electrique...

**Le président:** Vous avez répondu à la première partie de la question. Vous n'avez pas répondu à la deuxième et je pense que vous voudriez le faire.

**M. Lawless:** En ce qui concerne la CGE et les garanties, très sincèrement, nous sommes extrêmement confiants de pouvoir obtenir une société de réputation mondiale qui est aujourd'hui une des plus grande du monde, grâce à ce qu'elle a accompli récemment.

Décider de venir à Moncton construire des locomotives, ce n'est pas une décision qui se prend à la légère. De toute évidence, la société l'a prise parce qu'elle croit que le marché existe. Le marché existe dans la mesure où la société peut construire là-bas une locomotive concurrentielle et elle entrevoit d'élargir ses marchés.

Il vous faudra donc poser la question au président de la société, M. Blundell. Mais les entretiens que nous avons eus avec lui nous ont convaincus que sa société va embaucher ces employés avec l'intention de rester là fort longtemps et elle va produire des locomotives pour un marché qui est canadien et mondial. Nous sommes très confiants à cet égard. C'est pourquoi nous avons mis tellement de temps à parvenir là où nous sommes aujourd'hui.

**M. Benjamin:** Pour donner suite à cette volonté d'en venir à une entente avec la CGE, et en supposant que vous en veniez effectivement à une entente qui convienne aux deux parties, le CN serait-il disposé, lorsque vous serez prêts, à annoncer la chose conjointement avec la CGE? Seriez-vous disposés à en informer le président de notre Comité, que ce soit pendant l'été ou non et seriez-vous disposés, si le comité pouvait être

*[Texte]*

days, with a week or so of notice, to make the announcement to the public at a meeting of this committee? I realize you will have to find out whether CGE would be willing to do it as well. Leaving this aside for the moment, would CN be willing to do it, if CGE is willing to join in, too?

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, we have to take it under advisement. I do not think at this time we can make such a commitment. I understand the reasons and I think we respect the reasons. We have a lot of sympathy. We are not the only player and we also have a board to answer to. I will take it into consideration and then we will get back to you, Mr. Chairman, as to whether we can make the commitment.

**Mr. Benjamin:** I want to compliment CN for giving us an advance briefing the other day on this announcement they made. I hope when they have a further announcement to make, we would not get it second- or third-hand two or three days afterwards.

**The Chairman:** It is going to be difficult, realistically, during the summer recess. But anyway, we understand your point and I am glad Mr. Benjamin complimented you.

Quite frankly, I think you have been pretty frank. As for some of your hopes and aspirations and projections—assuming some of us are still around this table a year or so from now—I think you have stuck your neck out. Because of the confidence you have, I felt perhaps you might have been even more cautious in some of your projections. But Mr. Cochrane would like a supplement—

**Mr. Cochrane:** Just to comment on Mr. Benjamin's suggestion, I would hope, if we are going to consider it, we will do it through the same process as the last time. I really think any good news publicly should be announced in Moncton. It should not be the scene for bad-news announcements only. I would rather have them and the committee get the good news confidentially prior to this. Thank you.

**The Chairman:** This would be fine. Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** I hope the members of the area will be among the first to know, as a matter of common courtesy, if nothing else.

Mr. Chairman, I believe all of this is under the collective agreement. I am wondering if you can give me some numbers. The job security package at CN calls for five weeks of protection for each year of service after two years, that is, the 80% protection of salary for the allotted time. How many people would come under this particular provision?

**The Chairman:** You are talking about CN generally.

**Mr. Benjamin:** No, at Moncton. There is the job security plan and then there is the employment security plan. After

*[Traduction]*

convoqué dans un délai de quelques jours ou d'environ une semaine, à annoncer la nouvelle au grand public lors d'une réunion de notre Comité? Je sais que vous devrez savoir si la CGE serait disposée à en faire autant. Mais, si nous laissons cela de côté un instant, le CN serait-il disposé à le faire, si la CGE est aussi d'accord?

**M. LeClair:** Monsieur le président, il nous faut réfléchir à cela. Je ne crois pas, que, pour l'instant, nous puissions prendre un tel engagement. Je comprends les raisons qui motivent cette demande et ce sont des raisons que nous respectons. Cette proposition trouve en nous un écho. Nous ne sommes pas le seul intervenant et nous devons aussi répondre devant un conseil d'administration. Je vais y réfléchir puis nous vous ferons savoir, monsieur le président, si nous pouvons prendre cet engagement.

**M. Benjamin:** Je désire féliciter le CN de nous avoir prévenu, l'autre jour, de l'annonce qu'il allait faire. J'espère que, lorsqu'il y aura une nouvelle annonce à faire, nous ne l'apprendrons pas de la bouche d'intermédiaires, deux ou trois jours après l'événement.

**Le président:** Si nous voulons être réalistes, cela sera difficile au cours de l'intersession d'été. Mais, quoi qu'il en soit, nous comprenons votre point de vue et je suis heureux que M. Benjamin vous ait félicité.

Je trouve bien sincèrement que vous vous êtes montrés très francs. Pour ce qui est de certains de vos espoirs et de certaines de vos aspirations et projections—en supposant que certains d'entre nous se retrouveront autour de cette table dans un an ou à peu près—je pense que vous n'avez pas eu peur de vous compromettre. À cause de la confiance que vous nourrissez, j'aurais pensé que vous pourriez vous montrer encore plus prudents dans certaines de vos projections. Mais M. Cochrane aimerait poser une question supplémentaire.

**M. Cochrane:** Pour commenter la suggestion de M. Benjamin, j'espère, si nous devons l'examiner, que ce sera par le même processus que la dernière fois. Je crois vraiment que toutes les bonnes nouvelles devraient être annoncées publiquement à Moncton. On ne devrait pas choisir la ville seulement pour les mauvaises nouvelles. Je préférerais les entendre et voir le comité être informé confidentiellement de la bonne nouvelle à l'avance. Merci.

**Le président:** Ce serait très bien. Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** J'espère que les députés de la région seront parmi les premiers à être mis au courant, ne serait-ce que par simple courtoisie.

Monsieur le président, je crois que tout cela relève de la convention collective. Pourriez-vous me communiquer certains chiffres? Les dispositions relatives à la sécurité d'emploi au CN prévoient cinq semaines de protection pour chaque année de service après deux ans, c'est-à-dire la protection du salaire à 80 p. 100 pour le temps attribué. À combien de personnes s'appliquerait cette disposition particulière?

**Le président:** Vous parlez du CN en général.

**M. Benjamin:** Non, à Moncton. Il y a le régime de sécurité des postes et le régime de sécurité de l'emploi. Après huit



[Text]

eight years of service, they can exercise seniority in a move elsewhere, once only. So under these different plans, how many people will come under each of them? How many will come under the job security package? How many with more than eight years of service would come under the employment security plan?

• 1130

**Mr. Lawless:** The analysis we have done of the population there suggests—and this is in answer to your first question—that there are very few people who have under two years of service, in view of what has been taking place over the last few years. There are a lot of people there, as you would know, with a lot of whiskers. So they are going to be protected.

Our analysis of the totality of the thing is that the large, large majority are going to be protected under the job security arrangement. I have some numbers I can only describe to you, in a seniority district. There are only 161 in the seniority district who have less than eight years of service. I do not have the breakdown between two and eight, but as you know, those job security provisions kick in and anybody over two years is well protected, and over eight years they are really protected.

**Mr. Benjamin:** Have you any idea how many would be under the two years?

**Mr. Lawless:** Mr. Fletcher just commented he does not think there are any, and I think he is probably right.

**Mr. Benjamin:** What we have here, then, is that these people under the employment security plan will be able to exercise their—most of them have over eight years of service—seniority, and those who are not kept by CGE or CN at Moncton can exercise a move once only elsewhere, which means they bump somebody else and then somebody else is laid off. You are taking lay-offs from Moncton and transferring lay-offs to other places. That is what will eventually happen under these . . . Is that not about it?

**The Chairman:** Surely the shop stewards have all that information, and this is part of the whole collective process. This is why they have their collective agreement. Mr. Benjamin knows it even better than I. So I really—

**Mr. Lawless:** Perhaps, Mr. Chairman, another bit of useful information is that in the seniority district we are talking about 383 people who are pensionable. The process of bumping will see that people will be able to take advantage of early retirements there.

**The Chairman:** But of course, as Mr. Cochrane said, you pension people off and then there are not the young people

[Translation]

années de service, on peut se prévaloir de l'ancienneté lors d'une mutation ailleurs, une fois seulement. Combien de personnes, donc, vont-elles relever de chacun de ces régimes différents? À combien de personnes va s'appliquer la disposition relative à la sécurité des emplois? À combien de personnes comptant plus de huit années de service va s'appliquer le régime de sécurité de l'emploi?

**M. Lawless:** L'analyse que nous avons faite de la population en question—et cela répond à votre première question—donne à penser qu'il y a très peu de personnes qui comptent moins de deux ans de service, étant donné ce qui s'est passé au cours des dernières années. Il y a là beaucoup de gens, comme vous le savez, qui ont beaucoup d'ancienneté. Ils vont donc être protégés.

Selon notre analyse de l'ensemble de la situation, la très grande majorité des employés va être protégée en vertu de la disposition relative à la sécurité des postes. J'ai des chiffres que je peux vous communiquer au sujet d'une des divisions de l'ancienneté. Dans cette division de l'ancienneté, il n'y a que 161 employés qui comptent moins de huit années de service. Je n'ai pas ici la répartition des employés qui ont deux années de service et de ceux qui en ont huit, mais, comme vous le savez, ces dispositions sur la sécurité des postes ont beaucoup de vigueur: ceux qui comptent plus de deux ans sont bien protégés, ceux qui en comptent plus que huit sont vraiment protégés.

**M. Benjamin:** Savez-vous à peu près combien il y en a qui comptent moins de deux ans?

**M. Lawless:** Monsieur Fletcher vient de dire que, d'après lui, il n'y en a pas et je pense qu'il a probablement raison.

**M. Benjamin:** Donc les gens qui relèvent du régime de sécurité de l'emploi—la plupart d'entre eux comptent plus de huit ans de service—pourront exercer leur droit d'ancienneté et ceux qui ne seront gardés ni par la CGE ni par le CN à Moncton pourront exercer une fois un droit de mutation ailleurs, ce qui veut dire que quelqu'un d'autre est écarté et que, par la suite, quelqu'un d'autre est mis à pied. Vous prenez les mises à pied de Moncton et vous les transférez ailleurs. C'est ce qui va se produire un jour en vertu de ces dispositions. N'est-ce pas à peu près cela?

**Le président:** Les représentants syndicaux possèdent sûrement toute cette information et cela fait partie du processus des négociations collectives. C'est la raison de la convention collective. M. Benjamin le sait encore mieux que moi. C'est pourquoi, vraiment . . .

**M. Lawless:** Monsieur le président, voici un renseignement additionnel qui peut avoir de l'utilité: dans le district d'ancienneté dont nous parlons, il y a environ 383 personnes qui ont droit à une pension. Au cours du processus de mise à l'écart, les gens pourront profiter de la possibilité d'une retraite anticipée à cet endroit.

**Le président:** Mais évidemment, comme l'a dit M. Cochrane, vous mettez les gens à la retraite mais ceux-ci ne sont

[*Texte*]

coming in, because of the slowdown and the cut-back in the work force.

**Mr. Lawless:** Sure. But the reality of the situation is that the individuals are well protected in the process.

**The Chairman:** Do you have some other line of questioning, Mr. Benjamin? I really cannot see the purpose at this time to go into all the phases of collective agreements.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I am sure all members of the committee will understand that after these provisions of protection and security and what not run out, then the costs for those people get transferred to the rest of society—municipal, provincial, and federal governments. They become part of the social costs of a decision made by a corporation.

**The Chairman:** Well, this is part of the reality of life. We are not going to settle it because of just the Moncton shops. It goes on every day.

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, we have a document here that lists those options available to people who are laid off in these circumstances. We could table that, if you want. It would answer a lot of the questions of the hon. member.

**The Chairman:** Fine, that would help. We can circulate it to members.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I have a letter from my colleague, Mr. Parry, the member for Kenora—Rainy River, who has received a protest from the Grassy Bay Campers' Association to a "Notice to All Licensees of Private Crossings":

CN no longer intends to provide insurance coverage to its licensees currently holding private crossing licences. The indemnity clause in your licence is fully affected as of the date of this letter. Please be governed accordingly.

For your own protection it is strongly recommended you attempt to secure a comprehensive general liability insurance for an amount of at least \$1 million per occurrence, bodily injury and property damage. Such a policy would include CN and its subsidiaries as an additional insured with cross liability. Your broker should also include a contractual liability endorsement.

And you are raising the fees to \$60 a year. Surely to goodness CN can make a better deal on liability insurance than an individual can.

• 1135

**Mr. Lawless:** That is one of our problems.

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, we might have to answer this one in writing; but on that point, CN is finding it extremely difficult to have liability insurance. As you know, we are now grouping with American railways to do it ourselves because we cannot get liability insurance.

[*Traduction*]

pas remplacés par des jeunes, étant donné la diminution du travail et la réduction de l'effectif.

**M. Lawless:** Evidemment. Mais la vérité c'est que les individus sont bien protégés au cours de ce processus.

**Le président:** Avez-vous d'autres questions à poser, monsieur Benjamin? Je ne vois vraiment pas l'utilité qu'il y a à aborder maintenant toutes les étapes des conventions collectives.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je suis sûr que tous les membres du Comité le comprennent: après l'expiration de ces dispositions sur la protection, la sécurité et le reste, les coûts subis à l'égard de ces personnes sont transférés au reste de la société—aux administrations municipales, provinciales et fédérales. Cela devient un élément des coûts sociaux d'une décision prise par une société.

**Le président:** Eh bien, cela fait partie de la réalité. Nous n'allons pas régler cela uniquement à cause des ateliers de Moncton. Cela se produit tous les jours.

**M. LeClair:** Monsieur le président, nous avons ici un document qui énumère les options offertes aux gens qui sont mis à pied dans de telles circonstances. Nous pourrions le déposer, si vous le voulez. Cela fournirait la réponse à une foule de questions du député.

**Le président:** D'accord, cela faciliterait les choses. Nous pouvons le faire circuler parmi les membres.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'ai une lettre de mon collègue, M. Parry, le député de Kenora—Rainy River, qui a reçu une protestation de la *Grassy Bay Campers' Association* à un «avis à tous les concessionnaires de passages à niveau privés»:

le CN n'a plus l'intention de fournir la protection d'une assurance à ses concessionnaires qui détiennent actuellement des concessions de passages à niveau privé. La clause d'indemnité de votre concession est touchée intégralement à compter de la date de la présente lettre. Ce renseignement vous est communiqué pour votre gouverne.

Pour votre propre protection, nous vous recommandons fortement d'obtenir une assurance globale contre tous les risques d'une valeur d'au moins un million de dollars s'appliquant aux blessures corporelles et aux dommages à la propriété. Une telle pratique devait englober le CN et ses filiales comme assurés additionnels à responsabilité conjointe. Votre courtier devrait aussi ajouter l'endossement de la responsabilité contractuelle.

Et vous relevez les frais de 60\$ par année. À coup sûr, le CN peut obtenir une meilleure affaire qu'un individu en matière d'assurance responsabilité.

**M. Lawless:** C'est là un de nos problèmes.

**M. LeClair:** Monsieur le président, peut-être devrions-nous répondre à cela par écrit; mais, sur ce point, le CN a beaucoup de mal à obtenir de l'assurance responsabilité. Comme vous le savez, nous nous regroupons actuellement avec des chemins de



[Text]

**Mr. Benjamin:** I know. It is the damned insurance companies that are doing it to everybody.

**The Chairman:** Well, that could be continued in correspondence—

**Mr. Benjamin:** Yes, right.

**The Chairman:** —and that is the very proper form for it.

**Mr. Benjamin:** Well, I have flagged it for these gentlemen and they can—

**The Chairman:** But the next time something like that comes up I hope you will tell them to write directly to the CN.

**Mr. Benjamin:** I want to show you what has been happening just in one classification on CN; that is, the file on contracting out—in the different regions and locations in CN in Canada, at least as far as central Canada goes, from the Atlantic coast to about Thunder Bay, I would think—jobs of work usually formerly done by the members of the Brotherhood of Maintenance of Way.

Whenever you have equipment and whenever you have people capable of doing the work there is no excuse for contracting out because if you do in that kind of a situation that is bad faith—bad faith with your employees and bad faith with the bargaining unit.

I find some of this incredible reading. It is copies of all the correspondence between union officials and CN just on one item of contracting out, and this is just over the past two and a half years.

It seems to me that you are substantially on an ongoing basis enlarging the contracting out of employment of the work that could be and should be done with your own men who are trained and experienced and loyal and hard-working as a priority. Contracting out only occurs in a situation where you absolutely cannot do it yourselves.

**Mr. LeClair:** That is a very, very important question—

**The Chairman:** It is very basic and that is a good question.

**Mr. LeClair:** —in principle, and the answer unfortunately may not be just that little bit, but we will try the best we can.

**The Chairman:** That is a basic question: contracting out, what is your policy if you have one? Obviously you are doing something about it. Grassy Narrows reserve... And the question of insurance is basic. Committee members, it costs \$4,000 an hour for committees to sit, direct and indirect costs, and that is why at this stage—

**Mr. Benjamin:** Well, put the lights out.

[Translation]

fer des Etats-Unis pour nous occuper de cela nous-mêmes car nous ne pouvons pas obtenir d'assurance responsabilité.

**M. Benjamin:** Je sais. Ces satanées compagnies d'assurance agissent de la sorte avec tout le monde.

**Le président:** Bon, on pourrait donner suite à cela par un échange de lettres.

**M. Benjamin:** Oui, d'accord.

**Le président:** Et c'est la formule qui convient dans ce cas.

**M. Benjamin:** Eh bien, j'ai signalé l'affaire à ces messieurs, qui pourront...

**Le président:** Mais j'espère que, la prochaine fois qu'un problème de ce genre surgira, vous direz aux intéressés d'écrire directement au CN.

**M. Benjamin:** Je désire vous montrer ce qui se passe dans une des classifications du CN; il s'agit du dossier des sous-traitances—dans les diverses régions et les divers emplacements du CN au Canada, du moins en ce qui concerne le Canada central, c'est-à-dire de la côte de l'Atlantique jusqu'à Thunder Bay, environ, je pense—je veux parler des tâches dont s'acquittaient auparavant les membres de la Fraternité de l'entretien des voies.

Chaque fois que vous possédez l'équipement et les gens capables de faire le travail, rien ne justifie que ce travail soit confié à l'extérieur à contrat, car, si vous agissez de la sorte dans une situation de ce genre, c'est de la mauvaise foi—mauvaise foi envers vos employés et mauvaise foi envers l'unité de négociation.

Je trouve incroyable ce que je lis ici. Ce sont des copies de toute la correspondance échangée entre les représentants syndicaux et le CN sur un seul article des travaux confiés à l'extérieur et c'est seulement pour les dernières deux années et demi.

J'ai l'impression que vous augmentez considérablement et constamment la quantité du travail que vous confiez à l'extérieur mais qui pourrait et qui devrait être fait en priorité par vos gens qui possèdent la formation et l'expérience nécessaires et qui sont des employés loyaux et travailleurs. On confie des travaux à l'extérieur seulement lorsqu'on est dans l'impossibilité absolue de les faire soi-même.

**M. LeClair:** C'est là une question très, très importante...

**Le président:** C'est fondamental et c'est une bonne question.

**M. LeClair:** ... de principe, et il se peut, malheureusement, qu'on ne puisse pas y répondre en quelques mots, mais nous allons essayer.

**Le président:** C'est une question fondamentale: les contrats confiés à l'extérieur, quelle est votre politique, si vous en avez une? De toute évidence, vous faites quelque chose à ce sujet. La réserve de Grassy Narrows... et la question de l'assurance est aussi fondamentale. Messieurs les membres du Comité, les séances du Comité coûtent 4,000\$ l'heure en frais directs et indirects et c'est pourquoi, à ce moment-ci...

**M. Benjamin:** Eteignez les lumières.

[Texte]

**The Chairman:** —I hope the questions are very fundamental and basic. That is why witnesses are here. Other things can be done by correspondence. Anyway, this is a basic question.

**Mr. Lawless:** As Mr. Benjamin knows, there are contracts between ourselves and our employees that allow us to do certain things. In the majority of our labour agreements we have contracting-out provisions. I cannot speak to the correspondence that has been outlined there.

Naturally, when this is done there is correspondence between our union officers and executives and/or supervisors of the company and we are required to and do justify to them every one of the contracting-out arrangements that are made.

We should also recognize that we have a very cyclical type of work. If one thinks about the activity one has to undertake to repair our track, undertake maintenance work and construct throughout Canada during the summer months, we have a big, big bulge and very little of that work is done in the wintertime.

• 1140

It is usually on occasions like this, depending on the type of work being done, the region it is being done in and what actually has to be done, we either contract out or use our own forces. We have a mix of both. We have always done this, and it seems to have worked extremely well. We always use contractors who are reliable and try to keep them in the area they are located in. It has worked extremely well. This is not always acceptable to the brotherhoods; however—and there is a lot of discussion and dialogue about this—the contracting-out provision was negotiated into our contract some years ago, and we try to live by the agreement.

**Mr. Benjamin:** Just to comment, this kind of policy and attitude means contracts are going to have to be negotiated a foot high with every union you have. You are going to end up with every single little item, because the present situation just leads to more distrust and, frankly, more militant attitudes than are necessary.

Going back to CGE and CN, have you already or do you expect you will have to come to the municipalities, the Government of New Brunswick or the federal government for any financial or other kinds of commitments or loan guarantees or anything else, either for CN or for CGE or for a combination of both? Is it likely to be in the works down the road?

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, to the best of our knowledge at this time, the answer is no.

**The Chairman:** Mr. Robichaud.

**M. Robichaud:** Merci, monsieur le président.

[Traduction]

**Le président:** ... j'espère que les questions seront fondamentales et importantes. C'est pour répondre à ce genre de questions que les témoins sont présents. Le reste peut se faire par correspondance. De toute manière, il s'agit là d'une question de base.

**M. Lawless:** Comme M. Benjamin le sait, il y a, entre nous et nos employés, des contrats qui nous autorisent à faire certaines choses. Dans la plupart de nos conventions de travail, nous avons des dispositions relatives aux contrats confiés à l'extérieur. Je ne veux pas parler de la correspondance qui vient d'être décrite.

Evidemment, lorsque cela se produit, il y a de la correspondance entre les chefs syndicaux et les administrateurs et les surveillants de notre société et nous devons—ce que nous faisons—justifier auprès d'eux chacune des dispositions qui sont prises en matière de contrats de sous-traitance.

Il faut aussi reconnaître que notre travail présente un caractère très cyclique. Si l'on songe à l'activité qu'il faut entreprendre pour réparer nos voies et nous occuper d'entretien et de construction dans tout le Canada au cours des mois d'été, nous avons alors une période extrêmement active et bien peu de ce travail se fait durant l'hiver.

C'est généralement dans des circonstances semblables, selon le genre de travail, la région où il se fait et la tâche à accomplir, ou bien nous avons affaire à des sous-traitants ou ce sont nos propres travailleurs qui le font. C'est un combinaison des deux. Cela a toujours été notre pratique et semble avoir bien marché. Nous faisons toujours affaire à des entrepreneurs fiables et nous essayons de les garder dans la région où ils sont établis. Cela a marché extrêmement bien. Mais ce n'est pas toujours acceptable du point de vue du syndicat; toutefois, et cela fait l'objet de beaucoup de discussions et de dialogues, la disposition permettant la sous-traitance a été adoptée dans la convention suite à des négociations et nous essayons de la respecter.

**M. Benjamin:** Ce genre de politique veut dire que chaque petit détail des conventions collectives que vous négociez avec chacun de vos syndicats devra être réglé. Il va falloir prévoir tous les cas possibles car la situation actuelle ne fait que renforcer la méfiance et encourager un militantisme excessif.

Pour en revenir à la CGE et le CN, est-ce que vous avez déjà dû présenter des demandes, ou pensez-vous que vous devrez le faire, aux municipalités, au gouvernement du Nouveau-Brunswick ou au gouvernement fédéral en vue d'obtenir des engagements financiers ou des garanties de prêts ou autre chose pour le CN, la CGE ou les deux? S'agit-il d'un éventualité probable?

**M. LeClair:** Monsieur le président, autant que nous le sachions en ce moment, la réponse est non.

**Le président:** Monsieur Robichaud.

**Mr. Robichaud:** Thank you, Mr. Chairman.



[Text]

Je vous demande de m'excuser. J'ai dû m'absenter pour aller faire une demande au Président afin qu'un débat d'urgence soit tenu sur la décision du CN de fermer ses ateliers de Moncton. Etant donné que vous dites que vous ne fermez pas, on pourrait dire que le CN abandonne ses ateliers de Moncton.

**The Chairman:** What happened to your motion?

**Mr. Robichaud:** There is something else, so I will have to go back. I hope he accepts it, but it is besides the point.

Vous dites que vous ferez des ateliers de Montréal un centre de réparations international, monsieur LeClair.

**M. LeClair:** Domestique et, nous l'espérons, international.

**M. Robichaud:** Cela m'amène à réfléchir sérieusement. Comment se fait-il qu'on n'ait pas essayé de faire la même chose à Moncton? J'ai l'impression qu'on assiste à un match de base-ball et que Moncton est le premier à passer au bâton, mais qu'il y a déjà trois prises contre nous. Je vais vous expliquer pourquoi je pense de cette façon-là.

Je vous ferai remarquer que 1,200 emplois à Moncton, ça représente la même chose que 35,000 emplois à Montréal. Quand il est question de pertes d'emploi à Montréal, on le sait partout au pays. On le dit aux nouvelles nationales, à la radio, dans les journaux. Cependant, lorsqu'il est question de 450 emplois à Moncton, on fait tout simplement les nouvelles régionales, les journaux régionaux. On ne nous accorde pas l'attention que Montréal peut recevoir sur la scène nationale.

Je me demande donc si on n'a pas, en fait, choisi d'aller à Montréal plutôt qu'à Moncton parce que les gens de Moncton n'exerceraient pas les mêmes pressions que les gens de Montréal.

• 1145

Avez-vous effectivement choisi Montréal en tenant compte de ces facteurs-là? Pourquoi n'avez-vous pas fait la même chose à Moncton?

**M. LeClair:** Monsieur le président, si on dit que le CN a fait ce qu'il a fait à Moncton parce que c'était plus facile au point de vue des pressions, eh bien, la réponse est un non catégorique. J'aurais cru qu'il était beaucoup plus satisfaisant pour Moncton d'avoir la *Canadian General Electric* que d'espérer une vocation internationale. J'aurais cru que c'était cent fois mieux que ce que nous entrevoyons pour l'avenir, et nous espérons que les deux auront du succès. Mais nous n'avons certainement pas pris cette décision parce que nous croyions que la pression serait moins grande à Moncton. Cela n'a jamais fait partie de nos considérations.

**M. Lawless** a peut-être d'autres détails à vous donner.

**Mr. Lawless:** Mr. Robichaud, as we have indicated before, our system analysis indicated to us that there were several alternatives to explore, and we did look at the activities for maintenance right across this country that Canadian National performs.

In our judgment, the best option was the one we have chosen with respect to Moncton. All those activities were looked at

[Translation]

I apologize for being absent. I had to see the Speaker to request that an emergency debate be held on the CN's decision to shut down its Moncton shops. Since you say that you are not shutting down, we might say that the CN is abandoning its Moncton shops.

**Le président:** Que devient votre motion?

**M. Robichaud:** C'est autre chose, je vais y revenir. J'espère qu'il l'accepte, mais cela n'a rien à voir avec ce que je dis maintenant.

You say that you will be turning your Montreal shops into an international repair centre, Mr. LeClair.

**Mr. LeClair:** Domestic and, we hope, international.

**Mr. Robichaud:** This gives me serious cause for thought. Why was an attempt not made to do the same thing in Moncton? I get the feeling we are at a baseball game, Moncton is first up to bat but we already have three strikes against us. I will explain the reason for this impression.

Let me point out that 1,200 jobs in Moncton is equivalent to 35,000 jobs in Montreal. Whenever there are any job cutbacks in Montreal, the whole country knows; it is on the national news, on radio and in newspapers. But when it is 450 jobs in Moncton, it is just worth mentioning in the regional news and the regional newspapers. We do not get the same sort of attention that Montreal can claim on the national scene.

I wonder whether the decision to prefer Montreal over Moncton was not motivated by the fact that people in Moncton would not be exercising the same type of pressure as Montrealers.

Was the choice of Montreal motivated by such considerations? Why did you not do the same in Moncton?

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, if it is being claimed that the CN made the Moncton decision because there would be less pressure, the answer is a categorical no. I would have imagined that it would be much more satisfactory for Moncton to have Canadian General Electric than the hope of an international vocation. I would have assumed it to be a hundred times better than what we are expecting for the future and we hope that both will be successful. But we certainly did not take this decision because we thought there would be less pressure from Moncton. This never entered into our considerations.

**Mr. Lawless** may have some other points to make.

**M. Lawless:** Monsieur Robichaud, comme nous l'avons déjà dit, notre analyse du réseau nous a indiqué qu'il y avait diverses possibilités dans le pays pour ce qui est de nos activités d'entretien.

A notre avis, nous avons choisi la meilleure option pour Moncton. Nous avons étudié et soigneusement analysé toutes

## [Texte]

and carefully analysed, and at the time we had to consider what kind of work would go into the point at Montreal, what kind of work would be best suited for Moncton, it was our judgment that turning the Pointe Saint-Charles shop into a contract shop and continuing to do the major part of our passenger maintenance there was the best option for them. Since we already had an interested party to come to Moncton with respect to building locomotives, we felt we had to take full advantage of that.

Quite frankly, when one looks at all the options that were available, our judgment, based on trying to ensure that there was the least impact and preserving as much employment as we can everywhere in our maintenance activity, was to choose the options we have. We are still very confident that those are the best options.

**Mr. Benjamin:** Would Mr. Robichaud allow a supplementary on the same one?

**The Chairman:** The Chair might.

**Mr. Benjamin:** Okay, if Mr. Robichaud does not mind.

What would be wrong with what remains of the shop activity at Moncton? Why not try to go for the best of both worlds, CGE there plus the remainder of Moncton shops going after some contract work as well?

**Mr. Lawless:** We think we have gone for the best alternative, and there is a very real cost associated with keeping shops available at a level that would be required to do the kind of thing you are suggesting. We are confident that we have chosen the best alternative. We are going to work very hard to ensure that as much work as possible can continue to come to the other shops. We think that market is there, and we are going to exploit it.

I would like to make one other comment, sir, before we close off this part of it. While the Moncton thing seems to be a regional activity from the standpoint of the media, I can assure you that the 12 months we have gone through have seen the people of Moncton, the employees and everybody else concerned, make their concerns known. That is why we have taken so long to make sure we have an alternative such as the one we have presented. They have been very well heard both in Montreal and elsewhere in Canada.

**M. Robichaud:** Monsieur le président, je me permets de mettre en doute les dernières remarques de M. Lawless qui dit que les propos des gens de Moncton ont été entendus. Autant que je sache, ils n'ont jamais pu rencontrer le ministre, et ils n'ont pas rencontré le CN. Êtes-vous allés rencontrer les travailleurs?

## [Traduction]

les activités et nous avons dû tenir compte du genre de travail qui serait effectué à Pointe Saint-Charles, le travail qui conviendrait le mieux à Moncton et nous avons conclu que la meilleure chose à faire serait de transformer les ateliers de Pointe Saint-Charles en installation de sous-traitance pour y faire le plus gros de notre maintenance de voiture et d'équipement de train de voyageur. Puisqu'il y avait déjà une partie intéressée à s'établir à Moncton pour la construction de locomotives, nous pensions qu'il fallait en tirer partie.

En toute franchise, quand on considère les options possibles, nous avons fait les choix qui s'imposent en essayant de limiter les dégâts et de préserver autant que possible les emplois dans le domaine de l'entretien. Nous sommes persuadés que c'était le meilleur choix possible.

**M. Benjamin:** Monsieur Robichaud me permettrait-il une question complémentaire?

**Le président:** Le président la permettrait peut-être.

**M. Benjamin:** Très bien, si monsieur Robichaud n'y voit pas d'inconvénient.

Pourquoi ne pas conserver certaines des activités des ateliers à Moncton? Pourquoi ne pas essayer de combiner les meilleurs éléments des deux, c'est-à-dire la CGE et certains travaux de sous-traitance pour les ateliers de Moncton?

**M. Lawless:** Nous pensons avoir retenu la meilleure solution, le maintien des ateliers comme vous le proposez entraîne des coûts appréciables. Nous sommes persuadés d'avoir fait le meilleur choix. Nous allons continuer à faire notre possible pour que les autres ateliers reçoivent du travail. Nous pensons que le marché existe et nous allons l'exploiter.

Permettez-moi de faire une autre observation, monsieur, avant de terminer. Même si la question de Moncton semble n'avoir qu'un intérêt régional pour les médias, je peux vous assurer que depuis 12 mois nous avons consulté la population de Moncton, les employés et toutes les personnes concernées, ils ont tous pu faire connaître leurs préoccupations. C'est pour cette raison qu'il nous a fallu si longtemps pour proposer une option comme celle que nous avons fait connaître. Les portes étaient bien ouvertes à Montréal et ailleurs au Canada.

**Mr. Robichaud:** Mr. Chairman, let me express some doubt about Mr. Lawless's last remarks to the effect that the concerns expressed by people from Moncton were heard. As far as I know, they were never able to meet the Minister nor the CN. Did you go meet the workers?

• 1150

**M. LeClair:** Monsieur le président, il y a régulièrement des consultations depuis un an. Par exemple, le bureau de direction s'est réuni l'année dernière à Moncton pour essayer de rencontrer le plus de gens possible. Nous avons rencontré les représentants du gouvernement du Nouveau-Brunswick, les représentants municipaux, les représentants fédéraux, la

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, there have been regular consultations over the past year. For example, the Board of Directors met last year in Moncton in an attempt to meet as many people as possible. We have met representatives of the Government of New Brunswick, municipal and federal representatives, the Chamber of Commerce, members of the



[Text]

Chambre de commerce, les membres des syndicats. Un comité du bureau de direction a rencontré les syndicats et, depuis ce temps-là, il y a eu de multiples consultations. Je ne pense pas que nous soyons vulnérables de ce côté-là. Nous avons rencontré à de multiples reprises tous les membres du *SOS Committee*. Ils sont venus me voir à mon bureau et nous les avons vus à Moncton. De plus, nous avons rencontré les maires de la région. À ce point de vue, je crois que nous ne sommes pas vulnérables.

**M. Robichaud:** Vous dites que vous avez fait le meilleur choix pour Moncton. Est-ce qu'il va y avoir des pertes d'emplois aux ateliers de Montréal?

**The Chairman:** I think you were out, Mr. Robichaud, when Mr. Ouellet asked that question. Perhaps, Mr. Lawless, you could repeat it.

**Mr. Lawless:** As I mentioned earlier, there will be no impact on the Pointe Saint-Charles shop as a result of these changes taking place right now. We will, as next year comes along, have to determine what the workload will be at the Pointe, as we will in every other shop in Canada; and, of course, we will only adjust the staff in accordance with the workload that might change. That is the way we do our work all the time. I cannot foresee at the moment that there is going to be a change that I could discuss at the moment, because we do not know what that workload is going to be.

**M. Robichaud:** Comment pouvez-vous dire que Moncton a eu la meilleure offre alors que Moncton va perdre 600 emplois et que Pointe-Saint-Charles n'en perdra aucun?

**Mr. Lawless:** I do not think I said there would be no job losses in Pointe Saint-Charles. The 600, I have already tried to explain, are really laid-off employees who might be there on lay-off status for the last few years. We know what the workload will be in Moncton because of the arrangements we have started to make with CGE.

**M. Robichaud:** J'aimerais revenir aux 600 emplois.

**The Chairman:** We have been through all this before.

**M. Robichaud:** Non, non, monsieur le président.

**The Chairman:** Well, we are stopping at 12 noon, and I have one question that none of you have put that bothers me the devil about the thing. I will throw it in while you are thinking of your question. What bothers me about the whole thing is what assurances or guarantee do you have to complete the discussions with General Electric? I like all this good faith—

**Mr. Benjamin:** It is all nebulous.

**The Chairman:** That is why I hope all the things you said come true a year from now when you come back before the committee. I hope it continues and comes to fruition. The alternative you set here earlier, and Mr. Robichaud was here at that time, and other members have been around the table all morning, is that unless there is this alternative, because of the traffic flows and change in boxcar types, etc., that the reality is, no matter how well we want to paint over it, as Mr. Taylor said earlier today, there will be no choice. This is a glimmer of

[Translation]

unions. A committee of the Board of Directors met the unions and since then there have been many consultations. I do not think we can be criticized on that score. We had many meetings with all the members of the *SOS committee*. They came to see me in my office and we saw them in Moncton. We also met the mayors of the region. I do not think we can be criticized on that score.

**Mr. Robichaud:** You say that you made the best choice for Moncton. Will there be any job losses in the Montreal shops?

**Le président:** Je pense que vous étiez absent, monsieur Robichaud, quand M. Ouellet a posé la question. Vous pourriez peut-être répéter votre réponse, monsieur Lawless.

**M. Lawless:** Comme je l'ai déjà dit, les modifications actuelles n'auront pas de répercussions sur l'atelier de Pointe St-Charles. Au cours de l'année prochaine nous devons déterminer quelle sera la charge de travail dans cet atelier, comme pour tous les ateliers du Canada et nous allons effectuer les rajustements nécessaires de la main-d'oeuvre en fonction de la charge de travail seulement. C'est ainsi que nous procédons toujours. Pour le moment je ne prévois pas de changement car nous ne savons pas quel sera la charge de travail.

**Mr. Robichaud:** How can you claim that Moncton had the best offer when it will be losing 600 jobs and Point St. Charles will be losing none?

**M. Lawless:** Je ne crois pas avoir dit qu'il n'y aura pas de pertes d'emplois à Pointe St-Charles. Comme j'ai essayé de l'expliquer, les 600 employés sont des employés qui ont déjà été mis à pied, depuis quelques années dans certains cas. Nous savons quelle sera la charge de travail à Moncton à cause des arrangements que nous avons commencé à conclure avec la CGE.

**Mr. Robichaud:** I would like to come back to the 600 employees.

**Le président:** Nous avons déjà entendu tout cela.

**Mr. Robichaud:** No, Mr. Chairman.

**Le président:** Eh bien, nous allons lever la séance à midi et j'ai une question que personne n'a posée et qui me dérange beaucoup. Je profite de l'occasion de la poser pendant que vous réfléchissez à votre question. Quelles assurances ou garanties avez-vous que les discussions avec la Société Général Electrique aboutiront? C'est bien beau de parler de bonne foi . . .

**M. Benjamin:** C'est très flou.

**Le président:** C'est pour cette raison que j'espère que toutes ces promesses vont se réaliser d'ici un an lorsque vous reviendrez devant ce comité. Sans cette solution, comme nous l'avons tous entendu ce matin, étant donné les nouvelles configurations des marchandises à transporter et les nouvelles sortes de wagons couverts etc, sans cette solution il n'y aura plus rien. C'est une lueur d'espoir dans une mauvaise situation mais quelle garantie avez-vous que les négociations seront conclues?

[Texte]

hope in a bad situation, but my fear is what guarantee is there that you have to conclude the negotiations?

**Mr. LeClair:** There are no guarantees, Mr. Chairman. I think Mr. Cochrane referred to that this morning.

**The Chairman:** That is right.

**Mr. LeClair:** The only answer we could give is we are very confident this will be consummated; and if it is not, then it is a new ball game, and we will cross that bridge at that time.

**The Chairman:** Okay. Mr. Robichaud.

**Mr. Robichaud:** Monsieur le président, j'aimerais parler des travailleurs. On a parlé des négociations avec la *Canadian General Electric* et on a même prévenu les travailleurs dans le communiqué qu'à la fin de ces pourparlers, la priorité serait de conclure avec les syndicats une entente sur les conditions de travail mais que ces conditions seraient différentes de celles qui existent actuellement. Est-ce que les représentants des travailleurs seront invités à siéger avec vous lors de ces négociations? Si vous vendez les ateliers, vous vendez, bien sûr, des édifices, mais vous vendez aussi une certaine expertise qui, je crois, appartient autant aux employés qu'au CN. Allez-vous les inviter à parler avec vous et à défendre ce qu'ils ont mis tant de temps à gagner?

• 1155

**Mr. Lawless:** Perhaps, Mr. Chairman, we should clarify the negotiations. There are several sets of negotiations that will be going on. There are the negotiations between the Canadian National Railway and the Canadian General Electric on the establishment of their manufacturing facility in Moncton. There will be negotiations between Canadian National and their unions. There will be negotiations between Canadian General Electric and the unions who will be transferring people from CN to GE. In each one of those cases the unions will be present at those negotiations—not the ones that are associated with GE and CN; however, the ones they are involved with with CGE and Canadian National they will certainly be present at.

**M. Robichaud:** J'ai de la difficulté à vous suivre.

**M. LeClair:** Monsieur le président, la réponse est non. Si vous me demandez si les syndicats seront représentés lors de nos négociations avec la *Canadian General Electric*, la réponse est non. Comme dit M. Lawless, c'est une négociation entre les deux compagnies.

**M. Robichaud:** Merci, monsieur le président. Je dois retourner à la Chambre.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Robichaud.

We have then concluded this meeting. I want to thank Dr. LeClair, Mr. Lawless, Mr. Fletcher, and other officials of the CN for coming today on relatively short notice to help clarify several matters and certainly bring us more information on the very difficult position of the Moncton shops.

I certainly hope when you come back next time before this committee some of the hopeful optimism is going to be the

[Traduction]

**M. LeClair:** Il n'y a pas de garantie, monsieur le président. Je pense que M. Cochrane l'a mentionné ce matin.

**Le président:** C'est exact.

**M. LeClair:** Tout ce que je peux vous dire, c'est que nous sommes confiants que cette intention va se réaliser et sinon, c'est une nouvelle situation, et nous aviserons.

**Le président:** Très bien. Monsieur Robichaud.

**Mr. Robichaud:** Mr. Chairman, I would like to talk about the workers. You talked about negotiations with Canadian General Electric and the employees were even warned in the press release that at the end of these talks, priority would be given to concluding an agreement with the unions on working conditions but that such conditions would be different from the present ones. Are the employee representatives invited to be present with you during these negotiations? If you are selling the shops, you are selling the plant, of course, but also a certain expertise which belongs as much to the employees as to the CN. Will you be inviting them to speak with you and defend what took so long for them to acquire?

**M. Lawless:** Peut-être devons préciser ce que sont les négociations. Il y a diverses séries de négociations qui vont avoir lieu. Il y a les négociations entre le Canadien National et la Société Canadian General Electric au sujet de l'implantation de son usine à Moncton. Il y aura des négociations entre le CN et les syndicats. Il y aura des négociations entre la Canadian General Electric et les syndicats dont les membres vont changer d'employeur. Dans chacun de ces cas les syndicats seront représentés aux négociations—mais pas à celles entre la GE et le CN; mais ils vont certainement assister aux négociations avec la CGE et le Canadien National.

**Mr. Robichaud:** I have a hard time following you.

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, the answer is no. If you are asking whether the unions will be represented at our negotiations with Canadian General Electric, the answer is no. As Mr. Lawless mentioned, it is a negotiation between the two companies.

**Mr. Robichaud:** Thank you, Mr. Chairman. I have to go back to the House.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Robichaud.

Nous avons terminé la réunion. Je tiens à remercier M. LeClair, M. Lawless, M. Fletcher et les autres fonctionnaires du CN d'être venus aujourd'hui avec si peu de préavis pour essayer de préciser diverses questions et nous renseigner davantage sur la situation très difficile des ateliers de Moncton.

J'espère certainement que lorsque vous reviendrez devant ce Comité, vos propos optimistes se seront réalisés; nous vous



*[Text]*

reality, because we all have our fingers crossed. We know how difficult a position it is.

So committee members and colleagues, I want to thank you very much. When I hit this gavel, this is the end of the committee except for the St. Catharines trek for two days. I want to thank you for the co-operation of all members.

The committee will stand adjourned to the call of the Chair, except for the Thunder Bay excursion, which will commence work for the fall.

*[Translation]*

souhaitons tous bonne chance. Nous savons combien la situation est difficile.

Je vous remercie donc, membres du Comité et collègues. Le coup de marteau signalera la fin de nos séances, à l'exception de notre voyage de deux jours à Ste-Catherine. Je remercie tous les membres de leur collaboration.

Le Comité est levé jusqu'à nouvel ordre, à l'exception de notre excursion à Thunder Bay qui inaugurera les séances d'automne.

---







*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

## WITNESSES/TÉMOINS

### *From Canadian National Railways:*

J.M. LeClair, Chairman and Chief Executive Officer;  
D.L. Fletcher, Senior Vice-President--Operations;  
R.E. Lawless, President and Chief Operating Officer.

### *Du Canadien national:*

J.M. LeClair, président du conseil et chef de la direction;  
D.L. Fletcher, premier vice-président—Exploitation;  
R.E. Lawless, président et chef de l'exploitation.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 60

Thursday, June 26, 1986

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 60

Le jeudi 26 juin 1986

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

## Transport

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transports

RESPECTING:

Annual Report 1985  
St. Lawrence Seaway Authority

CONCERNANT:

Rapport annuel 1985  
L'administration de la voie maritime du Saint-Laurent

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the  
Thirty-third Parliament, 1984-85-86

Première session de la  
trente-troisième législature, 1984-1985-1986



## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Darryl L. Gray

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Patrick Nowlan

*Vice-président:* Darryl L. Gray

## MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus  
Les Benjamin  
Terry Clifford  
Dennis H. Cochrane  
Vincent Dantzer

Joe Reid  
Fernand Robichaud  
Gordon Taylor  
Brian Tobin—(11)

(Quorum 6)

*Le greffier du Comité*

Eugene Morawski

*Clerk of the Committee*

## ORDER OF REFERENCE

Thursday, June 19, 1986

*ORDERED*,—That in relation to its permanent Order of Reference on the Annual Report of the St. Lawrence Seaway Authority, dated September 9, 1985, and pursuant to Standing Order 96(2), the Standing Committee on Transport or a sub-committee thereof be empowered to adjourn from place to place inside and outside Canada and that, when deemed necessary, the appropriate staff accompany the Committee or sub-committee and members of the Committee as the case may be.

*ATTEST*

## ORDRE DE RENVOI

Le jeudi 19 juin 1986

*IL EST ORDONNÉ*,—Qu'en ce qui concerne son ordre de renvoi permanent relatif au Rapport annuel de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, en date du 9 septembre 1985, et conformément à l'article 96(2) du Règlement, le Comité permanent des transports ou un sous-comité de celui-ci soient autorisés à voyager au Canada et à l'étranger et que le personnel approprié accompagne au besoin le Comité ou un sous-comité et des membres dudit Comité le cas échéant.

*ATTESTÉ**pour Le Greffier de la Chambre des communes*

MICHAEL B. KIRBY

*for The Clerk of the House of Commons*



## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, JUNE 26, 1986

(92)

[Text]

The Standing Committee on Transport met in Thunder Bay at 9:10 o'clock a.m., this day, the Acting Chairman, Joe Reid, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Terry Clifford, Joe Reid, Fernand Robichaud and Gordon Taylor.

*In attendance: From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer and Dave Cuthbertson, Consultant.

*Witnesses: From the City of Thunder Bay:* Jack Masters, Mayor; Ken Boshcoff, Alderman; David Hamilton, Chairman of the Committee on Transportation. *From the Ontario Legislature:* Jim Foulds, MPP, Port Arthur, Deputy Leader, Ontario New Democrats. *From the Thunder Bay Chamber of Commerce:* Jim Colosimo, Vice-President; Dennis Johnson, Chairman; Doug Scott, Chairman of the Transportation Committee. *From Port Arthur Shipbuilding Company, Division of Canadian Shipbuilding and Engineering Limited:* Wesley W. Allan, General Manager. *From N.M. Paterson and Son Limited:* Pat Doherty, President. *From Thunder Bay Harbour Commission:* Jerry Cook, General Manager. *From the House of Commons:* Ernie Epp. *From Lakehead University:* Robert Rosehart, President. *From Thunder Bay Economic Development Corporation:* Samuel J. Shaffer, Chairman; Dick Charbonneau. *From Terminal Grain Elevator Companies:* Don Trost; Jim Simpson. *From Canadian Lakehead Grain Elevator:* Frank Mazur, General Chairman. *From Alliance of Railway Employees:* Dennis Deveau. *From Greer and Associates and the Centre for the Application of Resource Information Systems at Lakehead University:* Wayne Greer and Grant D. Mitchell.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, September 9, 1985 relating to the Annual Report of St. Lawrence Seaway Authority—1985. (See *Minutes of Proceedings, dated Tuesday, February 11, 1986, Issue No. 48*).

Jack Masters made an opening statement and answered questions.

Ken Boshcoff made an opening statement and answered questions.

Jim Foulds made an opening statement and answered questions.

Doug Scott made an opening statement and with the witness, answered questions.

Wesley W. Allan made an opening statement and answered questions.

Pat Doherty made an opening statement and answered questions.

Jerry Cook made an opening statement and with the witness, answered questions.

Ernie Epp made an opening statement and answered questions.

## PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 26 JUIN 1986

(92)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 9 h 10 à Thunder Bay, sous la présidence de Joe Reid, (président suppléant).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Terry Clifford, Joe Reid, Fernand Robichaud et Gordon Taylor.

*Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche. Dave Cuthbertson, consultant.

*Témoins: De la ville de Thunder Bay:* Jack Masters, maire; Ken Boshcoff, échevin; David Hamilton, président du Comité des transports. *De l'Assemblée législative de l'Ontario:* Jim Foulds, député, Port Arthur, Leader suppléant, Néo-démocrates de l'Ontario. *De la Chambre de commerce de Thunder Bay:* Jim Colosimo, vice-président; Dennis Johnson, président; Doug Scott, président du Comité des transports. *De la Port Arthur Shipbuilding Company, Division de la Canadian Shipbuilding and Engineering Limited:* Wesley W. Allan, directeur général. *De la N.M. Paterson and Son Limited:* Pat Doherty, président. *De la Thunder Bay Harbour Commission:* Jerry Cook, directeur général. *De la Chambre des communes:* Ernie Epp. *De la Lakehead University:* Robert Rosehart, président. *De la Thunder Bay Economic Development Corporation:* Samuel J. Shaffer, président; Dick Charbonneau. *Des Terminal Grain Elevator Companies:* Don Trost; Jim Simpson. *De la Canadian Lakehead Grain Elevator:* Frank Mazur, président. *De la Alliance of Railway Employees:* Dennis Deveau. *De Greer and Associates et du Centre for the Application of Resource Information Systems de la Lakehead University:* Wayne Greer et Grant D. Mitchell.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du lundi 9 septembre 1985 relatif au rapport annuel de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent pour 1985. (Voir *Procès-verbaux du mardi 11 février 1986, fascicule n° 48*).

Jack Masters fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

Ken Boshcoff fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

Jim Foulds fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

Doug Scott fait une déclaration préliminaire, puis lui-même et le témoin répondent aux questions.

Wesley W. Allan fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

Pat Doherty fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

Jerry Cook fait une déclaration préliminaire, puis lui-même et le témoin répondent aux questions.

Ernie Epp fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

Robert Rosehart made an opening statement and answered questions.

At 1:10 o'clock p.m., the sitting was suspended.

At 2:07 o'clock p.m., the sitting was resumed.

Samuel J. Shaffer made an opening statement and with the witness, answered questions.

Don Trost made an opening statement and with the witness, answered questions.

David Hamilton made an opening statement and answered questions.

Frank Mazur made an opening statement and answered questions.

Dennis Deveau made an opening statement and answered questions.

Wayne Greer made an opening statement and with the witness, answered questions.

Grant D. Mitchell narrated a slide presentation.

At 4:54 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Robert Rosehart fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

A 13 h 10, le Comité interrompt ses travaux.

A 14 h 07, le Comité reprend ses travaux.

Samuel J. Shaffer fait une déclaration préliminaire, puis lui-même et le témoin répondent aux questions.

Don Trost fait une déclaration préliminaire, puis lui-même et le témoin répondent aux questions.

David Hamilton fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

Frank Mazur fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

Dennis Deveau fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

Wayne Greer fait une déclaration préliminaire, puis lui-même et le témoin répondent aux questions.

Grant D. Mitchell passe des diapositives qu'il accompagne de commentaires.

A 16 h 54, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Eugene Morawski

*Clerk of the Committee*





*From the House of Commons:*

Ernie Epp.

*From Lakehead University:*

Robert Rosehart, President.

*From Thunder Bay Economic Development Corporation:*

Samuel J. Shaffer, Chairman;

Dick Charbonneau.

*From Terminal Grain Elevator Companies:*

Don Trost;

Jim Simpson.

*From Canadian Lakehead Grain Elevator:*

Frank Mazur, General Chairman.

*From Alliance of Railway Employees:*

Dennis Deveau.

*From Greer and Associates and the Centre for the Application of Resource Information Systems at Lakehead University:*

Wayne Greer;

Grant D. Mitchell.

*De la Chambre des communes:*

Ernie Epp.

*De la Lakehead University:*

Robert Rosehart, président.

*De la Thunder Bay Economic Development Corporation:*

Samuel J. Shaffer, président;

Dick Charbonneau.

*Des Terminal Grain Elevator Companies:*

Don Trost;

Jim Simpson.

*De la Canadian Lakehead Grain Elevator:*

Frank Mazur, président.

*De la Alliance of Railway Employees:*

Dennis Deveau.

*De Greer and Associates et du Centre for the Application of Resource Information Systems de la Lakehead University:*

Wayne Greer;

Grant D. Mitchell.





*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

## WITNESSES/TÉMOINS

### *From the City of Thunder Bay:*

Jack Masters, Mayor;  
Ken Boshcoff, Alderman;  
David Hamilton, Chairman of the Committee on Transportation.

### *From the Ontario Legislature:*

Jim Foulds, MPP, Port Arthur, Deputy Leader, Ontario New Democrats.

### *From the Thunder Bay Chamber of Commerce:*

Jim Colosimo, Vice-President;  
Dennis Johnson, Chairman;  
Doug Scott, Chairman of the Transportation Committee.

### *From Port Arthur Shipbuilding Company, Division of Canadian Shipbuilding and Engineering Limited:*

Wesley W. Allan, General Manager.

### *From N.M. Paterson and Son Limited:*

Pat Doherty, President.

### *From Thunder Bay Harbour Commission:*

Jerry Cook, General Manager.

### *De la ville de Thunder Bay:*

Jack Masters, maire;  
Ken Boshcoff, échevin;  
David Hamilton, président du Comité des transports.

### *De l'Assemblée législative de l'Ontario:*

Jim Foulds, député, Port Arthur, Leader suppléant, Néo-démocrates de l'Ontario.

### *De la Chambre de commerce de Thunder Bay:*

Jim Colosimo, vice-président;  
Dennis Johnson, président;  
Doug Scott, président du Comité des transports.

### *De la Port Arthur Shipbuilding Company, Division de la Canadian Shipbuilding and Engineering Limited:*

Wesley W. Allan, directeur général.

### *De la N.M. Paterson and Son Limited:*

Pat Doherty, président.

### *De la Thunder Bay Harbour Commission:*

Jerry Cook, directeur général.

*(Continued on previous page)*

*(Suite à la page précédente)*



CANADA

# INDEX

STANDING COMMITTEE ON

## Transport

HOUSE OF COMMONS

Issues 1-60

•

1984-1986

•

1st Session

•

33rd Parliament

Chairman: Mr. Pat Nowlan





The Index is available in both official languages.

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

L'index est disponible dans les deux langues officielles.

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnement et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

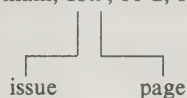
## GUIDE TO THE USERS

---

This Index is a subject-based and cross-referenced index which provides subject analysis as well as corresponding entries under the names of individual Members of Parliament.

Each participating Member and witness has a global entry, based on the order of reference that covers all pages where he/she spoke.

**Knowles, Hon. Stanley** (NDP—Winnipeg North Centre)  
Regional Economic Expansion Department estimates,  
1984-1985, main, **15:9**, 11-2, 19



Testimony and debate are analysed for subject content and the entries are arranged alphabetically.

<b>Member</b>	<b>Knowles</b>
subject entry	Steel industry, <b>15:9</b>

<b>Main subject</b>	<b>Steel industry</b>
sub-heading	Exports, <b>15:9</b>

Included in the index are several headings that may be particularly useful; a list under Witnesses shows all appearances by organizations before the Committee; the heading Orders of Reference lists all matters studied by the committee; the section Procedure records all items of a procedural nature including those listed in the Minutes.

The index is extensively cross-referenced to account for organization of subject detail and varying terminology. Cross-references to a first sub-heading are denoted by a long dash “—”.

**Women** *see* Canadian Forces—Training

A list of dates of meetings of the committee with the corresponding issue numbers may be found under the heading “Dates and Issues” on the following page.





# INDEX

## HOUSE OF COMMONS STANDING COMMITTEE

### OFFICIAL REPORT

FIRST SESSION—THIRTY-THIRD PARLIAMENT

---

*Abbreviations:* A. = Appendices. Amdt. = amendment. M. = motion. S.O. = standing order.

---

---

#### DATES AND ISSUES

##### —1984—

November: 21st, 29th, 1.

December: 4th, 2.

##### —1985—

January: 31st, 3.

March: 21st, 4.

April: 18th, 5; 23rd, 6; 25th, 7; 30th, 8.

May: 2nd, 8; 7th, 9; 9th, 10; 14th, 11, 12; 28th, 13; 30th, 14.

June: 4th, 15; 11th, 16; 13th, 17; 18th, 18; 20th, 19; 25th, 20, 21; 26th, 22.

September: 26th, 23.

October: 1st, 15th, 24; 22nd, 25; 24th, 26, 27; 25th, 28; 29th, 29; 31st, 30.

November: 4th, 31; 5th, 32, 33; 6th, 34; 7th, 35; 18th, 36; 19th, 37; 20th, 38; 21st, 39; 25th, 40; 26th, 41; 27th, 42; 28th, 43, 44; 29th, 45.

December: 2nd, 46; 3rd, 5th, 9th, 47.

##### —1986—

January: 30th, 48.

February: 11th, 48.

March: 25th, 49.

April: 10th, 15th, 22nd, 49; 22nd, 50; 24th, 29th, 51.

May: 8th, 10th, 12th, 13th, 15th, 22nd, 51; 27th, 52; 28th, 53.

June: 3rd, 54; 5th, 55; 10th, 56; 11th, 57; 12th, 17th, 58; 19th, 59; 26th, 60.





**Abbot, Mr. E.G.** (Canadian Railway Labour Association)  
*Freedom to Move*, 29:4, 57-64, 66-98

**Acadia University** *see* Witnesses

**Acid rain** *see* Coal industry—Rail transport, Freight rates

**Advanced Train Control Systems project** *see* Railways and rail transport—Safety

**Advertising** *see* Canada Post Corporation; Procedure

**Aero Arctic Helicopters Limited** *see* Witnesses

**Aeronautics Act**, amending, 5:9

**Aeronautics Act (amdt.) (Bill C-36)** Minister of Transport  
Consideration, 8:5-33; 9:4-39; 10:4-42; 11:6-80; 12:8-33; as amended, 12:33, carried, 7, report to House with amdts., M. (Jourdenais), 12:33, agreed to, 7  
Clause 1, stood, 11:59, reconsidered, 11:61; as amended, 12:28, carried, 7  
Amdts. (Forrestall), 11:61-79, agreed to, 4  
Amdt. (Forrestall), 12:8-24, agreed to on division, 5-7  
Amdt. to amdt. (Angus), 12:11-6, out of order, 6  
Amdt. (Forrestall), 12:25-7, agreed to, 7  
Clauses 2 and 3, 12:28, carried, 7  
Clause 4, as amended, 12:28-9, carried, 7  
Amdt. (Forrestall), 12:28-9, agreed to, 7  
Clauses 5 to 7, 12:29, carried, 7  
Clause 8, 12:33, carried, 7  
Amdt. (Angus), 12:29-33, negatived on division, 7  
Clauses 9 and 10, 12:33, carried, 7  
Title, 12:33, carried, 7

#### References

Application, 8:26-7  
Gimli report recommendations, effects, 8:27  
Background, 8:6-7; 9:23; 11:53-5  
Canadian Medical Association position  
Contact with aeronautics associations, 10:20  
*See also* Aeronautics Act (amdt.) (Bill C-36)—References, Drafting

#### Definitions, 11:61

Commercial air service, 11:44-52  
Hire or reward, 11:44-9, 56-7  
Minister, 11:72  
Owner, 11:57, 69-71  
Pilot-in-command, 11:7, 56, 61-9

Drafting, government consultation with aeronautics, medical associations, 8:18-9; 11:55

Canadian Business Aircraft Association consultation, 11:47  
Canadian Medical Association consultation, 10:12; 11:54-5  
Canadian Optometrists Association consultation, 11:37-8

Major provisions, 8:7-8

Minister, role, 9:8

Objectives, 9:12; 10:21; 36:39

Offences, notice of appeal, 9:19-20, 26-8

Offences, penalties, 8:8, 27-8; 10:36-8

#### Regulations

Committee study, 11:32; 12:19-20

Flight time, provision, 11:63-8

Safety, improved, 50:5

Technological changes, accounting for, 8:25-6

Terminology, optometric condition, 11:36

*See also* Civil aviation tribunal

*See also* Reports to House—Second

**Aeronautics associations** *see* Aeronautics Act (amdt.) (Bill C-36)—References, Drafting

**Agenda and procedure subcommittee** *see* Procedure

**Agricultural products**, transportation

Importance, 39:49-50

Rail/truck, 39:54-5

*See also* Grain transportation

**AIM Heliport** *see* Air safety

**Air and rail transport**, multimodal mix, Newfoundland, 8:22, 24

**Air B.C.**

Employment, 36:113

Operations, growth rate, 36:98-100, 103-4, 106, 109, 113

*See also* Witnesses

**Air Canada**

Air Traffic Association of Canada control, 31:18

Air transport dominance, 32:47-8, 53-4, 58-9

Government traffic, 32:47

Private, regional airlines position, 32:47-8, 54, 59-60

#### Aircraft

DC-9s, use, 18:27-8

Determining, renewal, factors, 58:24-5, 35, 37-8

Fleet, size, 58:19

Modernization, 58:15-6

Selling, 58:16, 24

*See also* Air Canada—Deregulation

Annual Report and Auditor's Report, 1985, 58:6-62

*See also* Orders of Reference

Annual Report, 1984, 18:4-44

Board of directors member Peter Bawden remarks, 13:15-6

Canada Labour Relations Board, investigating, 1:31-2

Cargo, hazardous products, 58:56-7

Cargo service

Newfoundland, Labrador, 58:46-7

Price, competition, 26:41-2

#### Competition

Crown ownership, effects, 35:25-7

United States carriers, 58:21-2

Contracts, tenders policy, 18:30-1

Fuel suppliers, 58:10-3

Costs, 58:22-3

Airport, air navigation fees, 58:31

Fuel, 58:32

Debt/equity ratio, 18:8-9; 26:44

Deficit, factors, 58:17, 22-3, 32

Deregulation, effects, 18:6, 16; 26:50-2; 36:10; 40:163

Acquiring interests of domestic airlines, 35:9, 20

Aircraft, downsizing for local service, use of DASH 7s, 26:38-40, 44

Competition, 31:21; 35:20, 25; 36:6; 41:36; 58:18-9

Crown ownership, effects, 36:11, 23-4

Fares, 18:17

Low-volume routes, cost increases, 26:49

Pricing restrictions, 26:52-4; 35:9

Role, 32:50, 64-5

Service, remote areas, 18:19-20; 26:34-5, 46, 51; 35:12; 50:29-30; 58:10

Disabled and handicapped travellers, service, facilities, policy, etc., 38:58

Domestic routes, operations, 18:6-7

Essential services, 18:8

Projections, 58:35

Share of market, 26:32, 40, 50-1; 32:47, 53-4; 58:21-2

Smoking policy, 58:23-4, 28

#### Employees

Flight attendants, lay-offs, 58:50-2

Foreign nationals, 58:42-3

Involvement programs, 18:23-4

Passengers smoking, health hazards, 58:28-9



**Air Canada—Cont.****Employees—Cont.**

Records, use, violation of civil rights, **18:37-8, 40-3**

*See also* Air Canada—International operations—Official languages policy—Privatization—Security

Expenditures, operating expenses, breakdown, **58:40-1**

**Fares**

Competitive, **18:6**

Determining, **58:26**

Operating costs, effects, **58:32**

Seat sales, **58:29-31**

*See also* Air Canada—Deregulation—Reservations

Food and beverage service, **18:27; 58:50**

Canadian wine, foods, use, **18:27; 58:33-4**

**Fuel**

Price, Canada/United States, **58:32-3**

Price, effects, **58:14**

*See also* Air Canada—Contracts—Costs

Funding, equity, **26:44**

Government assistance, **32:47, 53-4**

International operations, **18:5-6; 58:9**

Allocation, competition, **18:22-3**

Asia, Pacific Rim, **58:7-8**

Employees, linguistic capabilities, **18:31**

Expansion, **58:7, 19**

London—Bombay—Singapore, **18:29, 32; 58:7, 19, 25**

Transfer from Gander International Airport to St. John's, Nfld., **18:11-2**

Investment portfolio, losses, **58:35-8**

Mandate, role, **18:4-5, 8; 44:13; 58:78**

Markets, developing, **18:6; 58:36-7**

Official languages policy, objectives, **18:12-5**

Employee training programs, **18:15**

Operating costs, **18:5**

Operations, service, **26:37, 39-40**

Atlantic provinces, **26:45-6, 51**

Charter service, **58:20**

Competition, **18:18-9; 58:18**

Cost per mile, differences, **18:16-8**

*En route* service, **58:26-7**

Executive class service, **58:49**

Frequency of flight, provisions, **18:21**

Frequency of flight/size of aircraft, **26:38**

High/low load areas, **18:17-9, 28-9, 31**

London, Ont., **26:33-5; 58:53-36**

Montreal, Que./Toronto, Ont., **6:23; 18:13-4, 20**

Load statistics, **18:29, 31-2**

Newfoundland, **26:47**

Over-capacity, **58:17-8**

Remote regions, **26:36, 44-5, 51; 32:60-1, 65**

*See also* Air Canada—Deregulation, Service

Reviewing, **58:53-5**

Seats, pre-booking, **58:20-1**

Shuttle service, **18:21-2**

Stephenville, Nfld., **40:99**

Vancouver, B.C., summer, 1986, accommodating Expo 86, **58:43-4**

*See also* Air Canada—International operations

Passengers, emergency health care, travel from Northern Ontario, provisions, **58:51-2**

Pilots, crews, scheduling, **6:21-2**

Pilots, early retirement plans, **58:57-8**

**Air Canada—Cont.**

Privatization, **1:38-41; 13:16; 18:21; 26:36; 32:65; 35:9; 36:23, 25; 37:75-7; 39:9; 58:48**

Employee ownership participation, **26:34, 54-5; 27:38-9; 39:9**

Profits, **18:5-6, 24**

Reservation offices

Consolidating, **18:36-7**

Saskatchewan, closures, **6:26-7; 18:35-40, 43**

Service, **18:28**

Smoking policy, **58:28-9**

Reservation system *see* Air transport

Reservations, emergency situations, policy, fares, etc., **58:27**

Safety demonstrations on flight, monitoring, **18:29, 32**

Safety inspection procedures, **58:14-5**

Security, **18:9-10**

Employees, training, etc., **18:10-1; 58:25-6**

Foreign airports, responsibility, cost, **18:11; 58:15**

Senior executives, management

Size, reducing, **58:38-40**

Women, **58:38, 42**

Status, public position, **32:55-7**

Taxation, **37:79-80**

Terminal locations within airports, **32:47, 53-4**

World tours, staffing, **18:30-1**

*See also* Air Ontario; Canadian National Railways—Hotel

operations; Expo 86; Nordair—CP Air; Quebecair;

Stelco—Employees; Witnesses

**Air carriers** *see* Southern Air Transport Association

**Air Creebec** *see* Air transport—James Bay

**Air Force base** *see* Airports—United States

**Air India** *see* Air traffic accidents/incidents

**Air Inuit** *see* Air transport—James Bay

**Air Maritime Service** *see* Air traffic accidents/incidents

**Air North Charter Ltd.** *see* Witnesses

**Air Ontario, Air Canada and Pacific Western Airlines Ltd.** purchase offer, objectives, effects, **26:33-4; 32:53-5; 35:11-3; 37:37; 44:16; 45:24; 46:16**

**Air pilots****Medical exam**

Abuse of present system, **10:23-4**

Flight crews, air traffic controllers position, **10:20**

Objective, **10:8-9; 11:21**

Physician, position, responsibility, **10:5-7, 12, 16-8, 27-30; 11:10; 12:16-7, 22-3**

Reporting, **12:8-10, 21-2**

Physicians assigned, **11:26**

Pilots over age 40, reporting medical treatment, **12:11, 14**

Pilots' responsibility, mandatory reporting/advising physician, **9:32; 10:7-8, 11-4, 16, 19-20, 22, 25, 30-2; 11:10, 14-5, 22-3, 25-6, 31, 77-9; 12:11-3, 16-8, 20-1, 23-4**

Counter-productive, promoting unreported medical condition, **11:8-10, 21-2, 24-5, 27-9, 12:12-3, 20-1, 23**

Professional/private pilot, **11:14-5**

Requirements, **9:12, 32-3; 10:4, 41**

Airline pilots, **11:16-8**

Licence categories, differences, **11:19-20**

Licensing provisions, **9:33-4; 10:7, 11, 20-2; 11:22-3, 36; 12:11**

**Air pilots—Cont.****Medical exam—Cont.**

- Results, reporting, breach of patient-doctor confidentiality, 8:15-6, 20-1; 9:9, 15-6, 23, 31-2; 10:5, 7-8, 15, 17, 22-3; 11:9, 31; 12:13-4, 19
- Results, reporting, physician, authority, protection from civil litigation, 10:6, 8, 19, 23-4, 26, 28, 31-2; 12:13, 21-2, 24
- Transport Department medical examiner/general practitioner performing, 9:12-3; 10:10, 26-7
- Transport Department medical examiner, role, authority, 8:21-2; 10:6, 9, 14, 26; 11:15-6
- Motor vehicle driver, ship's captain, conditions, comparison, 10:9-10, 14-5
- Numbers, 11:29-30
- Pilot/co-pilot, liability, 9:34-5
- Pilot-in-command, defining, 11:7
- See also* Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-36)—References, Definitions
- Vision deterioration, likelihood, 11:40
- Vision exam, optometrists, mandatory reporting, conditions, protection from civil litigation, 11:33-6, 42
- Provincial variances, 11:35, 41-2
- Vision standards, guidelines, 11:33-4, 36, 38-9
- See also* Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-36)—References, Definitions; Air Canada; Air safety; Air traffic accidents/incidents—Attributed; Airlines

**Air safety, 37:43-4, 46-7**

- AIM Heliport, licensing, criticism, 2:67-8
- Canadian Aviation Safety Board, role, 2:67
- See also* Air safety—Equipment
- Costs, trade-off, 2:65-7
- Equipment
  - Defects, Canadian Aviation Safety Board, role, 2:71
  - Defects, trends, etc., Canadian Aviation Safety Board investigating, 2:52-5, 63-4
- In-flight emergency, native languages, availability, 2:73
- Maintenance operation, inspection, 6:25
- Passenger and baggage screening, 37:44-6
- Pilot training, 2:71
- Royal commission inquiries, costs, etc., 2:75
- See also* Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-36)—References, Regulations; Air Canada; Air transport—Deregulating, effects

**Air traffic accidents/incidents**

- Air Canada accident, Gimli, Man., July 1983, 2:22, 74-5
- Canadian Transport Commission involvement, 2:16-7
- Air India flight 182, June 23/85, security measures, 37:43, 45
- Air Maritime Service, Canadian Aviation Safety Board investigating, 2:76-7
- Attributed to pilot's medical condition, 9:10-2, 15-6, 30-1; 10:21-2; 12:12
- Cincinnati, Ohio, June 2/83, 2:57-8, 71
- Cockpit voice recordings, availability, 2:78-80
- Cockpit voice recordings/witnesses statements, privileged information status, 2:78-81
- CP Air flight 003, Tokyo, Japan, June 23/85 explosion, security measures, 37:43, 45
- Fort Francis, Man., 2:54-5
- Fort Franklin, N.W.T., 2:48
- High Prairie, Alta., investigation, 2:48, 61-62, 64; 6:44
- Investigation, jurisdiction, Canadian Aviation Safety Board/Transport Department, 2:55, 60; 10:33, 39-40
- Military, investigations, Canadian Aviation Safety Board, exclusion, 2:60-1, 69-70, 78-9, 81-2
- Outside Canada, other countries co-operation, 2:57-8
- Remote, northern areas, 11:30
- Royal Canadian Mounted Police, investigations, 2:71-2

**Air traffic accidents/incidents—Cont.**

- Small carriers, 2:71-2
- Wawa, Ont. triangle, 2:52-3
- See also* Air transport—Deregulating, effects, Safety

**Air Traffic Association of Canada *see* Air Canada****Air traffic control towers**

- Calgary, Alta., 6:34-5
- Landing control systems, radar, modernizing, 50:5, 41-3
- Terminal control units, 50:41, 43
- Moncton, N.B., 52:24-5
- Operating hours, decreasing, 10:17

**Air traffic controllers**

- Surplus, 52:12
- Quebec, transfers, 6:39
- Retirement age, Canadian Charter of Rights and Freedoms compliance, 6:41-2
- See also* Air pilots—Medical exam

**Air transport**

- Canadian Transport Commission, role, 7:35
- Cargo *see* Air Canada
- Cargo rates
  - Appeal processes, 34:6
  - Confidential contracts, 27:22
  - See also* Fisheries
- Cargo service *see* Air transport—Deregulating, effects, Northern Canada—Newfoundland
- Charter service
  - Alberta, competition, 36:29, 31, 34-5, 40-1, 43-4
  - Competition, 36:29, 33-4
  - Licensing, regulations, 8:30-1, 36:28, 30-1
  - See also* Air transport—Deregulating, effects
- Combines Investigation Act application, exemptions, 35:11-2; 36:110, 114
- Competition, 37:41
- Deregulating
  - Administration, legislation, 5:31
  - Canadian Transport Commission role, jurisdiction, 7:5, 24-5, 41-2
  - Development, background, 24:7-8; 36:30, 38-9; 39:70-1; 41:33; 42:32, 45-6
  - European Civil Aviation Conference position, 39:6, 9-10
  - MacDonald Commission report recommendations, 32:48
  - Mandate, 8:32-3
  - Monitoring program, 7:25-7; 35:10-1; 37:103-4; 40:151; 41:27-8, 66
  - Pricing, predatory, review agency, establishing, etc., 32:49; 35:10-1; 36:101, 107-8, 110; 43:31-2
  - Public opinion, Vector Public Education Incorporated survey, 42:47, 50-1
  - Regulatory agency
    - Centralized/decentralized, 36:102-3, 107
    - Jurisdiction, role, etc., 36:101-2, 108, 114; 40:113; 45:24-5
  - Remote regions, provisions, establishing, 41:67; 46:36-7
  - United States, comparison, 29:34; 30:30-1; 33:6; 35:14-5, 19, 29, 31-5, 40-1; 36:27, 52; 37:87; 38:48; 39:7-8, 73; 40:106, 108, 112, 164-5; 41:58; 43:29, 31; 44:6; 45:25, 27; 58:44-6
  - See also* Air Canada; Airports; Nordair; United States; Wardair International Ltd.
- Deregulating, effects, 1:38; 37:67; 39:65-6; 45:22
- Air carriers, licensing, "fit, willing and able" requirement, 36:31, 36; 37:30; 40:117; 41:51, 54-5
- Aircraft, interior maintenance, servicing, 26:55
- Assessment, studies, 42:46



**Air transport—Cont.****Deregulating, effects—Cont.**

Atlantic provinces, 2:28; 7:35-6; 36:14; 40:62, 140-2, 145-6, 196-50, 163; 41:56-9, 91

*See also* Air transport—Deregulating, effects, Local regional routes

Charter aircraft, 36:27-30, 32, 36-8

Commercial development, 39:61-2

Competition, 36:5-8, 20, 37, 41, 47-8, 53; 37:42; 40:168; 41:35; 44:27

Crown/private airlines, 32:48; 36:22-3

Foreign carriers, 44:7

Major airlines, 40:165

United States, 27:7-8; 26:42-3

Consumers, 35:5; 45:29

Costs, 35:7-8, 17-20, 33, 35, 41; 42:55, 57

Employee productivity, United States comparison, 35:35

Employment, 24:12; 36:46, 53, 55; 36:113; 37:68; 38:48; 39:6, 8; 40:163-4; 42:47, 55; 44:6

Flight attendants, 36:44-8, 52-4

Labour relations, 36:44-6, 50; 37:31; 39:6; 44:17

United States comparison, 35:36-7, 39; 36:52; 42:49; 44:6, 17, 24-5

Fares, 35:31-2; 36:104; 39:85; 40:65-6; 41:36; 42:47; 58:44-5

Changes, business travel, effects, 39:81, 84

Changes, public perception, 26:34-5; 35:23; 36:27; 37:38; 39:81

Competition, 18:17; 31:4; 35:5, 9-11; 36:11; 37:71; 39:80-1; 40:111

Full fare/excursion rates, 35:33

Increases, review, 41:62

Local, regional routes, 35:13; 41:57-8

Low volume routes, 36:104

Off-peak pricing, 39:80-1, 84

Price structure, 26:35; 35:5

Reduced, 35:10, 14-5; 36:10-1, 18; 37:29-30, 41; 39:83-4; 41:59; 46:12

Tariffs, control, 26:31, 44-5

United States comparison, 41:57; 42:57; 44:7; 58:44

Foreign ownership, controlling, 35:19; 40:153

Fredericton, N.B., 40:142-4, 146

Freight rates, 40:143

Helicopter business, 53:21-2

*See also* Air transport—Deregulating, effects, Safety

International routes, 31:20-1; 58:8

Jet service, 44:25

Large/small airlines, 26:48-9; 36:9-10; 37:84; 40:165-6; 41:40

Local, regional routes, service, 36:13-4, 18, 99-100, 109, 111-2;

37:88; 39:7; 40:151, 164-5; 41:32; 43:28; 58:9-10

Abandonment, 2:31-2; 12:32; 26:45

Atlantic provinces, 40:150; 41:57-8

Bus service, relationship, 41:59-60

Costs, user pay/cross-subsidized rates, effects, 40:109-10

Entry, criteria, market dictating, 43:30-1, 33-4; 44:10-1

Exit, controlling, 41:49-50, 52-3, 58, 80-1

Licensing, 36:99, 102

Market development, 40:113-4

North/south, differentiating, 43:30

Private airlines, subsidization, 36:21

Rates, user pay/cross-subsidization, effects, etc., 41:32, 41, 49, 51, 61, 73

Safety standards, 37:84; 43:30-1

Service, quality, 41:56-7

Small airlines, advantages, 26:48

Social, regional economic development, 40:106; 41:58-60, 80-1

Subsidizing, 45:28

**Air transport—Cont.****Deregulating, effects—Cont.****Local, regional routes, service—Cont.**

United States, comparison, 26:45, 47; 35:38-9; 36:14; 41:25-6, 33; 42:46-7; 43:28-9; 58:9-10 40:148-9, 155-6

*See also* Air transport—Deregulation, Fares

Medical, emergency services

National Transportation Act application, 37:39-40

Newfoundland, 40:100-1

Mergers, monopolies, 35:39-40, 42; 37:38; 39:65; 40:153; 42:52-3, 55; 44:27; 45:24-5

National/regional carriers, 35:30-1

New airlines, establishing, 35:31

New carriers, increase, 26:32

Newfoundland, service, 40:93-4, 97-8, 102, 105, 152; 41:25, 30, 35, 39-42, 66, 73

Northern Canada, remote regions, 23:9; 24:17-8, 22; 26:48;

28:26-7; 30:13-4, 53; 32:10-1, 48-9; 35:8-9, 15-6, 22-3, 41;

36:14; 37:58, 83, 94-5, 100, 105-6; 38:48; 39:25, 63, 81-2; 44:7

Aircraft, use, size, freight/passenger, effects on service, 41:27

Alaska, comparison, 39:44, 47-8

Canadian Transport Commission study, 7:25-7; 28:7, 14, 21; 37:103; 39:44, 49, 64

Cargo service, 41:29

Competition 39:66-8, 72-3

Determining, north of the 50th—60th parallel, tree line, 28:9, 23; 30:13, 39-40; 32:51-2, 65; 37:102; 39:45-6, 64; 41:30; 44:20

Emergency health care services, 38:54-5; 40:100

Employees, wages, etc., 37:95

Landing fees, taxes, moratorium, maintaining, 37:60

Modified deregulation, phasing-in, deferring, 28:6-7, 25;

32:50-1; 36:100-1; 37:57, 59, 86-7, 96, 102-4; 39:44-5, 62-3, 67; 41:28

National policy, developing, criteria, 41:26

Northern based carriers, extending operations to south, 28:12-9, 25; 30:53

Service, "convenience and necessity", 35:16-7; 39:72-3

Prince Edward Island, 40:152

Profits, 35:33

Rates, cross-subsidizing/user pay, 40:143; 41:51-2

Routes, entrance and exit, 26:31, 36-8; 35:9, 15; 36:105; 37:30-1; 38:48-9; 39:7; 40:108, 110-2, 147; 41:39-40, 61

Safety and security, 26:49-50; 35:9, 18-9, 23; 36:9, 20-1, 29-30,

38-40, 109; 37:32, 43-7, 98, 102; 38:48; 39:82; 40:123; 41:36; 42:49; 44:17, 36; 52:29-31

Accidents, relationship, 2:54-5

Helicopters, 42:35

Inspection process, inspectors, availability, etc., 42:34-5, 49-50; 44:24; 52:29-30

Small, charter carriers, 36:109-10; 37:87-8; 42:33-6

United States comparison, 35:33-5; 36:21; 38:48; 42:53-4; 44:6

*See also* Air transport—Deregulating, effects, Local, regional routes

Service, 27:10-1; 35:5, 9, 14-5; 36:29; 40:163; 42:47; 44:16-7, 26-7

Moncton, N.B., 41:53

New Brunswick, 41:85-6

Second, third class operators, 8:22-4

Stephenville, Nfld., 41:27

Small, charter air carriers, 42:32-3

Competition from larger carriers, protection, 42:31, 36-9

Licensing, inspection procedures, 42:31, 33-5

Traffic volume, growth, 35:30; 40:114; 24:7-8; 26:42-3

United States domination, 39:10-2

Investment Canada Act application, 39:10

North-south development, 39:7

**Air transport—Cont.**Deregulating, effects—*Cont.*United States markets, Canada infiltrating, **40:108***See also* Air transport—James BayDisabled and handicapped, accommodation, service, national policy, etc., **37:32, 39, 47-8; 38:58-9; 39:96-7, 102; 40:116-7, 120-2**Economic regulation, Atlantic provinces, Canadian Transport Commission role, **7:34-5**

## Fare tax

Double tax, eliminating, **13:42**Increases, **13:42**Northern Canada, application, **32:16-8, 23; 37:57**9% flat tax, **32:6, 16-7, 23-4**

## Fares, rates

Canadians travelling to United States for low-fare flights, **35:6-7, 36; 40:106**Compensatory/cross-subsidizing, **44:9-10**Cost based/cross-subsidized, **35:6; 44:7**Determining, public opinion, **35:6**Price filing, **36:8**Seat sales, **35:8***See also* Air Canada—FaresSubsidization/user pay, **32:24-5**United States comparison, **35:7; 37:30***See also* Air Canada; Air transport—Deregulating, effects—Northern Canada—ProfitsForeign carriers in Canada, control, **26:31**Investment Canada Act application, **44:7-8**Frequent flyer program *see* Stelco—EmployeesHealth care and service, **37:33***See also* Air transport—Deregulating, effects, Medical services—Deregulating, effects, Northern Canada—Northern Canada, Medical servicesInternational services, control, licensing, ministerial authority, etc., **26:31-2; 36:102; 58:8-9**James Bay, Ungava Bay regions, James Bay and Northern Quebec agreement, provision, Inuit service, Air Inuit operations, **45:7, 9-10, 13-5, 32**Air Creebec operations, relationship, **45:15-6**Air Transport Committee study, **45:8**Aircraft, **45:18**Competition, **45:16**Costs, **45:17**Deregulation, effects, **45:7-9, 11**Employees, **45:14, 18-9**Financial worth, investments, debts, **45:13-4**Inspection procedures, **45:12**Passengers, breakdown, **45:19-20**Subsidizing, **45:9-10, 17-8**Labrador, **28:16-7**

## Licensing, certification

Inspectors, qualification, shortages, etc., effects, **36:37-8**Monitoring process, **36:37, 41-2**

## Local, regional lines

Integration, ground-to-air transport, prices, effects, **40:106-8, 110-5***See also* Air transport—Deregulating, effects, Northern Canada

## Markets

Business "must-go"/minimum-stay-purchase requirement travellers, **39:79**Business travellers, **39:78-81, 83-4**Foreign travellers in Canada, **37:30**

## Newfoundland

Cargo carrier service, economic importance, **41:29-31**Jet service, economic importance, **40:102-4, 109***See also* Air transport—Deregulating, effectsNorth/south, differences, **28:4-6, 9, 22; 39:63****Air transport—Cont.**Northern Canada, remote regions, **23:7-8; 24:17; 28:15**Air transportation tax, \$30 ceiling removal, effects, **35:10**

Aircraft, equipment

Modernization, **28:12-3, 17**Specialized to market, **39:67, 71, 82**Airlines, importance, **28:4-5, 24**Alaska comparison, **28:5, 27; 35:38-41**Cargo, competition, charter aircraft from south, **28:16-7**Competition, rates, **28:21-2; 45:32**Costs, **28:7, 14; 32:10, 62-4; 37:58; 42:37; 44:11, 17**Entry, exit system, revising, **28:14-5; 30:14; 35:15; 36:106-7**Entry, regulating, etc., **32:66; 39:44; 42:36-9**Essential service designation, **28:6; 37:57; 39:44-5; 41:26**Fares, **37:95-6**

Fuel tax

Exemption, **28:12***See also* Air transport—Northern Canada, Passenger taxJet service, economic importance, **40:104-5, 108-9**Medical, emergency services, aircraft equipped, **28:7; 39:82-3, 101**Native people, endorsing, **53:21**Operators from south, seasonal operations, **28:15; 30:14; 39:46-7, 68-70, 72; 45:26-7**Operators, numbers, **28:20-1**Passenger tax, fuel tax, airport user fees, decreasing, **28:23**Rates/expenses, **28:10; 37:95**Rates, regulation, **28:18**Regulatory regime, maintaining, **33:6**Regulatory regime, origin, **39:64**Schedules, departures, arrivals on time, **28:13-4**

## Service

Seasonal/year-round, **35:24-5; 39:68-70**Social responsibility, **28:24; 42:37**Subsidization programs, compensating individual/carrier, etc., **27:23; 28:5-7, 10-2, 16, 19-20, 22-3, 25-7; 32:17-8; 34:8-9, 14-5; 35:22-4; 36:8-9; 37:60-1, 67, 88, 97, 99-100; 39:64-5, 72; 40:59; 44:9**Traffic density, **28:5**User-pay policy, **37:60-1, 63**Venture capital program, **28:17-8**Viability, **28:6-7, 16; 32:48-9***See also* Air transport—Deregulating, effects—Fare tax—James Bay, Ungava Bay regionsPredatory pricing, review agency, establishing, **32:49**Profits/losses, fares, relationship, **35:33**Public use, position, **35:6; 39:78**

## Regulations

Changes, notice, **9:6, 13-4**Contraventions outside Canada, **11:7-8**Violations, Dubin Commission recommendations, **10:36-7**Wilson economic statement, Nov. 8/84, effects, **2:13-5**

## Reservation system

Central Travel Agency Service, **32:47, 57-8, 61-2; 36:24; 50:41**Competition, etc., **37:68, 84**ReserVec, use, competition, Air Canada monopoly, effects, etc., **36:6-7, 16, 24-5***See also* Airlines; CP AirRole, regional economic development, **37:58-9**Gaspé Peninsula, **50:15-6**Regional Industrial Expansion Department role, **41:53-4**Role, service, economic importance, Deer Lake, Nfld., **41:34-5, 42-7**Routes, takeover, notice requirements, **32:49; 36:102**Safety *see* Air transport—Deregulating, effects; Eastern Provincial Airways

## Service

Atlantic provinces, **26:52**Based on demand, use, **35:6, 17**



**Air transport—Cont.**Service—*Cont.*

Fredericton, N.B., 40:150

Subsidizing, Canadian Transport Commission/ERDA, role, 41:106

Windsor, Ont./Detroit, Mich. to Toronto, Ont. responsibility, 7:37-9

## Small charter air carriers

Operations, value, 42:29-30

Service, 42:30

*See also* Air transport—Deregulating, effects

## Traffic volume, growth, 6:41

United States comparison, 35:29-31

## Weather service, regulating, 8:32-3

*See also* Air and rail transport; Air Canada; Canada Post

Corporation—Senior executives; External aid; Postal

service—Quality; Stelco—Employees; United States

**Air Transport Association of Canada**

Government consultation role, 10:34

*See also* Witnesses**Air Transport Committee**

Staff, 2:23

*See also* Air transport—James Bay**Aircraft**

Canadian built, use, 40:107

Charges, security of payment, 11:73

Costs, 35:21

DASH 7s, DASH 8s, 45:27-8

Utilization, 27:10, 12

*See also* Air Canada—Deregulation, AircraftDC-9 *see* Air Canada—Aircraft

Government executive, Transport Department transfer to National Defence Department, 5:17-9; 6:4-5

Hawker Siddeley service, replacing, Newfoundland, 40:102-3

Jet foils, British Columbia, purchase from Boeing of Canada Ltd.,

Revenue Department (Customs and Excise) regulations effects, 1:48-50

Licensing, review, 7:18-9

Non-airline, numbers, 9:6

Operators, security provision, 10:35

Owner/operator, liability, responsibility, 8:29; 9:13, 21-4, 26, 29-30, 36-9; 11:74-6; 12:25-7

Owner/registered owner, distinguishing, 9:14; 10:34-5, 37-40; 11:57

## Safety, security

Inspectors, increases, training, etc., 52:13

Product certification, legislation, enforcement, 8:12-3

*See also* Air Canada; Air transport—Deregulating, effects—James

Bay—Northern Canada; Airports—Small aircraft; City Express;

Mile Circle Park—Embassy, Security; Trans North Air; United

States Embassy—Relocation, Security; Washington, D.C.

**Airlines**

Debts owing to Crown, 6:30-4, 39

## Employees

Automation, effects on employment, 37:34, 40

Labour disputes, strikes, 39:6

Men/women, wage discrimination, 37:35

Part-time, increases, 37:31; 39:8-9

Wage and benefit cuts, 37:31, 35; 39:6, 8

Wages, 37:47; 39:7

## Flight crews

Flight duty, hours of work restrictions, 11:73-4; 36:46, 49-50

Labour disputes, strikes, 36:45-6, 48-9, 51; 37:31

Lay-offs, 36:45, 54-6

**Airlines—Cont.**Flight crews—*Cont.*

Occupational safety and health, protection, Canada Labour Code amendments, provisions, 36:45, 54

Personnel licensing, 8:17-8

Safety service, 36:49-50, 56-7

Wages, protection, Bankruptcy Act, amending, 36:45

*See also* Air pilots—Medical exam; Air transport—Deregulating, effects, Employment

Federal, provincial ownership, control, 32:48

Foreign ownership, 26:31, 51, 54; 28:23; 36:18-9; 44:21

Labour-management issues, Canadian Aviation Safety Board, role, 2:63-4

Major, share of market, 27:37

## Mergers and amalgamations

Effects, 35:11-2, 24-5; 37:35

Employment, 37:37-8; 42:56

Non-aggression pacts, 36:47-8, 53; 37:31-2, 35-7, 42-3, 70-1; 40:153; 42:55

Review process, 37:68

Review, regulatory agency, establishing, 32:49, 52

## Pilots

Co-pilot back-up, 11:17, 19

Duty time, 2:64, 66

On medication, reporting, 11:17

Profit margin, 36:11

Reservation, baggage handling, centralizing service with one airline, 37:37

Smoke detectors in aircraft, installing, 36:49

*See also* Air Canada—Air transport; Air pilots—Medical exam,

Requirements; Air transport—Deregulating, effects; Airports;

CP Air—Smoking

**Airports**

Administration, 13:9-10

Local, 13:22-3

## Airline

Service facilities, location, determining, competition, etc., 52:18-9

*See also* Airports—Baggage handling—Security, Responsibility

Airport tax, 34:6-7

Atikokan Municipal, expanding, 6:25

## Baggage handling

Transport Department/airlines jurisdiction, 6:18-9; 52:22

*See also* Airports—Ottawa International—Security

Car rental concessions, 1:41-3, 58-9

Holiday Rent-a-Car Incorporated, 1:42-8, 56-62; 52:17-8

Policy, 52:17

Taxi stands comparison, 1:62

Contracts, tendering policy, 53:12-4

United States comparison, 53:12-4

*See also* Airports—Security, Responsibility

Cost recovery, 13:9

Deer Lake, Nfld.

Service, 41:35, 45-7

Transport Department selling, municipal take-over, effects, etc., 41:36, 44

Deregulation, effects, 7:22-3

*See also* Airports—United States

Disabled and handicapped, access, 37:32

*See also* Airports—Lester B. Pearson International, Terminal I

## Employees

Functions, broadening, reorganizing, 40:51

*See also* Airports—Security

Facilities, availability, lease fees, increases, effects on competition, 32:23-4; 36:6

Federal funding, 8:10-1, 28

**Airports—Cont.**

Federal, privatizing, transfer to municipalities, provinces, **40:156-7; 41:36, 86**

*See also* Airports—Deer Lake, Nfld.

Federal/provincial/municipal, federal funding, **6:37-8**

Firefighting, equipment, etc., **52:33, 37-8**

Flight service stations, cutbacks, effects, **6:27-8**

Funding, cross-subsidization, **13:8-9, 23, 42**

Gander International, operations, reduced, **40:164**

Government services, Transport Department rationalization, **1:70**

Ground equipment, air navigation facilities, upgrading, radar replacement program, costs, etc., **52:6-8, 10, 15-7**

Alternate facilities, **52:9-11**

Compatibility between airports, **52:16**

Terminal control units, locating, determining, consultation, etc., **52:8-9**

Hamilton International Civic

Future, **50:29**

Marketing, **52:15**

Upgrading, Lester B. Pearson alternative, **31:11**

International, establishing, criteria, **6:10-1**

Isolated airstrips program, funding, **8:11-2**

Land leasing, Lester B. Pearson International, Vanswall case, **53:10-2**

Land leasing policy, revision, **6:31**

Landing facilities

Improving, criteria, **52:11**

Improving, government funding, **8:9-10; 45:31-3**

Kelowna, B.C., **52:11, 15**

Landing tax, cross-subsidization, **41:55**

Lester B. Pearson International (Toronto)

Health care service, replacing, **6:35-7**

Porter service, **52:35-6**

Skycap services, **50:45-6; 58:58**

Terminal I, disabled and handicapped access, **37:33**

*See also* Airports—Hamilton, Ont.—Land leasing—Toronto Island

Local airstrips, commercial development, **53:22**

London, Ont. *see* Airports—Security, Baggage

Management system, Transport Department Executive Director D.

McAree, **50:40**

Management, task force study, mandate, **52:20, 36**

Marketing, **52:19**

Mirabel International

Capacity, percentage used, **52:14**

Maintaining, alternatives, costs, etc., **5:23-6; 18:33-4**

Service, marketing, **52:14-5**

Mirabel International/Dorval International, Transport Department task force study, **52:14; 58:16-7**

Municipal, jurisdiction, **6:33-4**

Northern Canada, rental fees, grants in lieu of taxes, etc., **37:101, 104-5**

Ottawa International

Baggage handling, **6:19; 18:24-6; 52:21-2, 24**

Taxi concession, **6:19-20**

Real estate development, **52:34**

Regina, Sask., firefighters, **50:46**

Remote areas, **13:29**

Service cutbacks, effects on employment, **37:33**

Safety equipment, modernizing costs, **2:55, 66**

Saint John's, Nfld., international, determining, **6:10-1**

*See also* Air Canada—International operations

Security

Adequate, factors, **52:32**

Baggage inspection, **52:21**

Equipment, mobile units, acquiring, **52:21**

Equipment, upgrading, London, Ont., **52:19-20**

**Airports—Cont.**

Security—Cont.

Committee study, **51:3**

Criminal jurisdiction, **52:26**

Employees, training, equipment, and screening standards, establishing, **50:33-7**

Monitoring, **52:25**

Responsibility, airlines, security company contracts, tendering, **52:23, 25-8, 31-2, 34-5; 53:24-5; 58:58-62**

Royal Canadian Mounted Police

Removal at eight sites, **5:15-6, 27, 29; 6:6-7, 26-7; 8:14-5**

Role, **52:25-7, 32**

Screening, arms detection, provisions, **18:9-10**

Screening, discrepancies between airports, **52:13**

Security inspectors

Increase, **50:12-3**

Public relations, **52:22-3**

Training, standards, **52:26; 58:61**

Take-off and landing time slots, allocation, effects, **37:68**

Tarmac vehicle access points, **52:30-1**

Upgrading, **27:7; 50:6, 12-3**

*See also* Air Canada; Athens

Service and scheduling, commitments, compliance, enforcement program, etc., **2:24-6**

Small aircraft traffic in major airports, discouraging, **53:24**

Subsidization/user fees, **32:24**

Taxi service, **6:20-1; 13:29, 32**

*See also* Airports—Car rental concessions—Ottawa International

Toronto Island Airport

Facilities, fees, cost-recovery, **45:31-3**

Lester B. Pearson (Toronto) alternative, **31:12-3**

United States *see* Airports—Contracts

United States Air Force base, Stephenville, Nfld.

Deregulation, effects, **41:25**

Free trade zone, **41:30-1**

Transferring from military to civilian airport, **41:24-5, 31**

Harmon Corporation role, **41:24-5**

Whitehorse, Yukon, air terminal rental rates, **37:57-8, 61, 101**

Zoning, **8:30-1; 9:13; 11:61**

*See also* Air Canada—Costs—Terminal; Air transport—Northern Canada, Passenger tax

**Alaska** *see* Air transport—Deregulating, effects, Northern Canada—Northern Canada

**Alaska Highway**, condition, use, **37:61-2**

**Alberta** *see* Air transport—Charter service; Railways and rail transport—Revenue; Research and development; Trucking industry—Interprovincial, Provincial regulations; Western grain transportation—Reduced

**Alberta Government** *see* Witnesses

**Allan, Mr. John** (Transport Department)

Transport Department estimates, 1984-1985, supplementary (B), **1:36, 49, 53**

Transport Department estimates, 1985-1986, main, **5:4, 22, 36; 6:3, 13-5, 24, 28-9, 32**

**Allan, Mr. Wesley W.** (Port Arthur Shipbuilding Company, Division of Canadian Shipbuilding and Engineering Limited)  
St. Lawrence Seaway Authority Annual Report, 1984-1985, **60:4**

**Alliance of Railway Employees** *see* Witnesses

**Allison, Mr. Russell S.** (Canadian Pacific Railways)  
*Freedom to Move*, **29:3, 42-4, 46, 53-4**



**Althouse, Mr. Vic** (NDP—Humboldt—Lake Centre)

Northern Transportation Company Limited Disposal Authorization Act (Bill C-53), **21:29**

**Ambassadors** *see* United States Embassy—Relocation

**Amtrak** *see* VIA Rail Canada Inc.

**Anawak, Mr. Jack** (Hamlet Council of Rankin Inlet and the Keewatin Chamber of Commerce)

*Freedom to Move*, **51:4**

**Angus, Mr. Iain** (NDP—Thunder Bay—Atikokan)

Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-36), **9:20-7, 29-30, 32-4; 10:12-4, 27-8, 40-1; 11:16-8, 30-2, 39-41, 51-2, 55, 57-8, 60, 62-3, 65-72, 75-7, 79; 12:8, 10-5, 17-25, 28-32**

Air Canada Annual Report and Auditor's Report, 1985, **58:27-31, 41, 50-3**

Air Canada Annual Report, 1984, **18:15-20, 33-43**

Canada Post Corporation Annual Report, 1983-1984, **16:71-4, 82-3**

Canadian Aviation Safety Board estimates, 1984-1985, supplementary (B), **2:52-5, 73, 82**

Canadian National Railways Annual Report and Auditor's Report, 1985, **56:89-91, 103, 127**

Canadian National Railways Annual Report, 1984, **19:20-3**

Canadian Transport Commission estimates, 1984-1985, supplementary (B), **2:17-8**

Canadian Transport Commission estimates, 1985-1986, main, **7:18-9**

CN Marine Inc. Annual Report and Auditor's Report, 1985, **57:5, 13-5**

*Freedom to Move*, **25:9-13, 30-2, 34-6, 39-40; 29:33-4, 51-5, 85-9, 97-8; 30:16-20, 42-7, 60-4, 80; 36:10-2, 25, 43-4, 48-50, 73-4, 83-5, 87, 94-6, 126; 37:16-8, 27-8, 34, 47-8, 53-4, 87-8, 90-1; 38:9-11, 24-5, 35, 53-5; 39:9-10, 36-8, 82-3, 101-4; 40:15-6, 32, 40-3, 53-5, 66-7, 78-80, 100-1, 121-3, 130-2, 155-7, 161-2; 41:9, 28-30, 33, 51-2, 61-2, 79-80, 99, 105-6; 42:23-5, 32-4, 40, 49-51, 55, 68-9; 43:13-6, 26, 32-3, 41-4; 44:23-5, 35, 39-40; 45:8, 10-2, 21, 24-5**

Grain Transportation Agency estimates, 1984-1985, supplementary (B), **2:37-41, 44, 52-5**

Laurentian Pilotage Authority Capital Budget, 1984 and Order in Council P.C. 1984-3073, **3:44**

Northern Transportation Company Limited Disposal Authorization Act (Bill C-53), **21:22-3**

**Procedure**

Agenda, **55:41, 46; 56:48**

Agenda and procedure subcommittee, **49:129-30**  
M., **49:127**

Bills, **12:14, 17, 28-9; 11:55, 60; 21:18-9**

Business meeting, **48:7, 11-3; 55:38-50**

Documents, **18:41**

Meetings, **1:21**

Members, **9:20**

Ministers, **1:73-4; 5:43-4**

Organization meeting, **1:20-2; 48:6; 49:127-30**

Questioning of witnesses, **1:20; 3:40-1**

Quorum, M., **49:128**

Reports to House, **55:38**

Subcommittee, **48:7**

M., **48:11-2**

M. (Benjamin), **48:13**

Travel, **48:6; 55:42-4, 47-8**

Witnesses, **37:27-8**

**St. Lawrence Seaway Authority**

Annual Report and Auditor General Report, 1983-1984, **3:7-11, 37-42**

Annual Report, 1984-1985, **55:7-9, 11, 24-7, 29-30, 35-6**

Subcommittee, **48:7**

**Angus, Mr. Iain—Cont.**

St. Lawrence Seaway Authority—Cont.

Subcommittee—Cont.

M., **48:11-2**

M. (Benjamin), **48:13**

Transport Department

Annual Report, 1983, **13:32-4**

Estimates

1984-1985, supplementary (B), **1:56-7, 72-4**

1985-1986, main, **5:39-41, 43-4; 6:23-6, 35-7**

1986-1987, main, **53:23-4**

United States Embassy, relocation, Mile Circle proposal, effects on Rockcliffe Airport, Committee study, **51:17-21, 31, 46-9, 60-1, 66-7**

VIA Rail Annual Report and Auditor's Report, 1985, **56:14, 23-5, 48**

Western Grain Transportation Act (amdt.)(Bill C-44), **22:15-6, 30-1**

**Annual reports** *see* Air Canada; Canada Post Corporation; Canadian National Railways; CN Marine Inc.; St. Lawrence Seaway Authority; Transport Department; VIA Rail Canada Inc.

**Antoniak, Ms Marianne** (Canadian Federation of Independent Business)

Canada Post Corporation Annual Report, 1983-1984, **17:3, 6-11, 13-28**

**Appendices**

Canada Post Corporation, **16A:1-5**

Canadian Owners and Pilots Association, **9A:1-8; 51A:1-8**

Committee correspondence, **6A:1-3**

Deer Lake Chamber of Commerce, **41A:1-2**

Jourdenais, questions, **3A:1-6**

McKenzie, statement, **16A:6-7**

U.S. Postal Service, **17A:1-2**

*See also* Procedure—Briefs—Documents

**Arctic regions** *see* Marine Transport

**Armitage, Mr. Ramsay** (Atlantic Provinces Transportation Commission)

*Freedom to Move*, **40:3, 17-8**

**Armour, Mr. Wes** (Canadian Trucking Association)

*Freedom to Move*, **29:3, 22, 32**

**Arms** *see* Airports—Security, Screening

**Asia** *see* Air Canada—International operations

**Aspin, Mr. John F.** (Canadian Chamber of Commerce)

*Freedom to Move*, **46:3, 5-6, 9, 16**

**Association québécoise des transporteurs aériens**

Representation, **42:29**

*See also* Witnesses

**Athens**, airport security, **18:11**

**Atikokan Municipal Airport** *see* Airports

**Atikokan, Ont.** *see* Canadian National Railways—Bunkhouse operations

**Atlantic Canada United Auto Workers**

Representation, **40:163**

*See also* Witnesses

**Atlantic Pilotage Authority**, fees, **25:18**

**Atlantic provinces** *see* Air Canada—Operations; Air transport—Deregulating, effects—Economic regulation—Service;

**Atlantic provinces** *see—Cont.*

Canadian National Railways—Operational changes—Regulatory reform; Ferries—Rates—Service; Freight rates—Subsidies; Highways and roads; Railways and rail transport—Branch lines, Abandoning—Confidential contracts—Regulatory reform, effects; Transportation; Trucking industry—Regulatory reform—Regulatory reform, effects, Exit—United States; VIA Rail Canada Inc.—Operations—Passenger service

**Atlantic Provinces Chamber of Commerce**

Mandate, representation, **41:47-8**

*See also* Witnesses

**Atlantic Provinces Economic Council**

Operations, membership, **40:59, 73**

*See also* Witnesses

**Atlantic Provinces Transportation Commission**

Mandate, **40:5-6, 19-20**

*See also* Witnesses

**Atlantic Provinces Trucking Association**

Representation, membership, **40:34, 40**

*See also* Witnesses

**Atlantic Region Freight Assistance Act Program** *see* Railways and

rail transport—Confidential contracts;

Transportation—Subsidizing

**Atlantic, The** *see* VIA Rail Canada Inc.**Attewell, Mr. Bill** (PC—Don Valley East)

Canada Post Corporation Annual Report, 1983-1984, **16:39**

**Audette, Mr. Rae** (Canadian Business Aircraft Association Inc.)

Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-36), **11:3, 43-4**

**Australia** *see* Transportation—Regulatory reform; Trucking

industry—Regulatory reform, effects

**Automation** *see* Airlines—Employees; Lighthouses**Automobiles** *see* CN Marine Inc.—Ferry service, Prince Edward

Island; Motor vehicles

**Axworthy, Hon. Lloyd** (L—Winnipeg—Fort Garry)

Northern Transportation Company Limited Disposal Authorization Act (Bill C-53), **21:7, 9-11, 18-9**

Procedure, bills, **21:18-9**

**Baggage** *see* Air safety—Passengers; Airlines—Reservations; Airports; VIA Rail Canada Inc.**Baggaley, Mr. Carman** (Consumers Association of Canada)

*Freedom to Move*, **35:3, 12-3, 21**

**Bailly, Mr. Paul** (Laurentian Pilotage Authority)

Laurentian Pilotage Authority Capital Budget, 1984 and Order in Council P.C. 1984-3073, **3:4, 43-52**

**Baker, Mr. George** (L—Gander—Twillingate)

Air Canada Annual Report, 1984, **18:9-12**

Canada Post Corporation Annual Report, 1983-1984, **16:10-5**

Canadian National Railways Annual Report and Auditor's Report, 1984, **15:21-2, 30-1, 56-60**

Canadian National Railways Annual Report, 1984, **19:23-6**

Canadian Transport Commission estimates, 1984-1985, supplementary (B), **2:29**

Canadian Transport Commission estimates, 1985-1986, main, **7:31-4**

Postal service

Change-of-address, **16:12-3**

Delivery, **16:11**

**Baker, Mr. George—Cont.**

Postal service—*Cont.*

Over-weight mail, **16:13**

Pre-sorted mail, **16:11**

Rate increases, **16:14-5**

Volume, **16:11**

Weekend pick-up, **16:13-4**

Procedure

Agenda and procedure subcommittee, **1:14**

Organization meeting, **1:11, 14-6, 18-21**

Printing, minutes and evidence, M., **1:16**

Quorum, **1:11, 14, 18**

M. (D. Gray), **1:14**

St. Lawrence Seaway Authority Annual Report and Auditor

General Report, 1983-1984, **3:7, 22, 24-6**

Transport Department estimates, 1984-1985, supplementary (B), **1:50-4, 64**

Transport Department estimates, 1985-1986, main, **6:8-13, 30-2**

VIA Rail Canada Inc. Annual Report, 1984, **14:35-8, 45**

**Bankruptcy Act** *see* Airlines—Flight crews, Wages**Bar Harbour, Maine** *see* CN Marine Inc.—Ferry service, Yarmouth, N.S.**Barbeau, Mr. V.** (Transport Department)

Transport Department estimates, 1986-1987, main, **50:3, 25-6**

**Barnsley, Mr. Joe** (Calm Air)

*Freedom to Move*, **51:4**

**Bathurst, Mr. Jack** (Halifax Board of Trade)

*Freedom to Move*, **40:3, 130-4, 136-7**

**Bawden, Peter** *see* Air Canada—Board of directors**B.C. Legislative Board Brotherhood of Locomotive Engineers** *see* Witnesses**Beach, Mr. Russ** (Canadian Owners and Pilots Association)

Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-36), **9:3, 6-24**

**Beairsto, Mr. Fred** (Joint Transportation Committee of the City of

Fredericton and the Fredericton Chamber of Commerce)

*Freedom to Move*, **40:3, 139-51**

**Beckwith, Mr. R.T.** (Canadian Industrial Transportation League)

*Freedom to Move*, **30:3, 42-3, 46, 50, 52, 55-7**

**Belliveau, Mr. W.E.** (Atlantic Provinces Economic Council)

*Freedom to Move*, **40:3, 63, 66-73**

**Belsher, Mr. Ross** (PC—Fraser Valley East)

Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-36), **10:20-1; 11:20-3, 41-2, 52, 66, 70, 72; 12:20, 27, 29-30**

Canada Post Corporation Annual Report, 1983-1984, **16:34-5, 37-8; 17:17-9, 27**

Canadian Aviation Safety Board estimates, 1984-1985, supplementary (B), **2:62-4**

Canadian National Railways Annual Report and Auditor's Report, 1984, **15:6, 25-8**

Canadian Transport Commission estimates, 1984-1985, supplementary (B), **2:29-30**

Canadian Transport Commission estimates, 1985-1986, main, **7:22-3, 32**

Crown corporations under Transport Minister's purview, tendering process, M., **22:36**

*Freedom to Move*, **24:10-1, 25; 29:32-3, 49-50; 30:52-3, 72-5; 33:16-21; 34:9-11, 15-6; 35:19-23; 36:8-10, 50-1, 54-5, 69-70, 89, 97-8, 108-9; 37:14-6, 20, 54, 88-9, 102; 40:13-5, 71, 81, 104-5, 133-4; 41:13-4, 94-5; 42:12-3, 38, 67; 43:17; 44:25-7, 38**



**Belsher, Mr. Ross—Cont.**

- Grain Transportation Agency estimates, 1984-1985, supplementary (B), 2:36-7
- Northern Transportation Company Limited Disposal Authorization Act (Bill C-53), 21:42
- Procedure
  - Bills, M., 21:42
  - Business meeting, 23:6-7;
  - Election of Vice-Chairman, M., 48:5
  - Organization meeting, 48:5
- Transport Department estimates, 1985-1986, main, 5:30-1
- Western Grain Transportation Act (amdt.)(Bill C-44), 20:6; 22:25, 36

**Belleville, Ont. see Canadian National Railways—Service****Benjamin, Mr. Les (NDP—Regina West)**

- Air B.C., operations, 36:106
- Air Canada
  - Air transportation dominance, 32:53
  - Annual Report and Auditor's Report, 1985, 58:10-3, 27, 33, 38-43, 45-6, 56-62
  - Canada Labour Relations Board, 1:31-2
  - Competition, 35:25-7
  - Contracts, 58:10-3
  - Deregulation, effects, 26:36, 52-3
  - Employees, 58:42-3
  - Expenditures, 58:40-1
  - Operations, 26:36, 39
  - Pilots, 58:57-8
  - Privatization, 13:16; 26:36, 54; 37:75
  - Reservation offices, 6:26-7
  - Senior executives, 58:38-9, 42
  - Status, 32:55-7
- Air Ontario, Air Canada and Pacific Western Airlines Ltd. purchase offer, 32:53-5; 37:37; 44:16
- Air safety, costs, 2:65-7
- Air traffic accidents/incidents, 2:64, 70
- Air traffic control towers, landing control systems, 50:41-3
- Air traffic controllers, surplus, 6:39
- Air transport
  - Deregulating, 2:31-2; 7:41-2; 26:36-7, 55; 28:9, 28; 30:29-30, 53; 32:10-1; 35:13-5, 17-8, 39; 36:37-8, 52-4, 105-8; 37:38, 100; 39:84-5; 40:110-3, 148-9; 41:32-3; 42:55-7; 44:16, 36
  - Fare tax, 13:42
  - Local, regional lines, 40:111-3
  - Markets, 39:83-4
  - North/south, differences, 28:9
  - Northern Canada, 28:10-2; 36:106-7; 37:61, 99-100; 39:46-7
  - Reservation system, 32:57-8; 50:41
  - Role, 41:42-4
  - Service, 35:17
- Aircraft, government executive, 5:17
- Airlines
  - Debts owing to Crown, 6:39
  - Foreign ownership, 26:54
  - Major, 27:37
  - Mergers and acquisitions, 37:38; 42:56
  - Reservations, 37:37
- Airports
  - Car rental concessions, 1:44, 62
  - Contracts, 53:12-4
  - Facilities, 32:23-4
  - Firefighting, 52:37-8
  - Ground equipment, 52:7-11
  - Land leasing, 53:10-2
  - Lester B. Pearson International, 50:45-6; 52:35-6; 58:58
  - Management, 52:36

**Benjamin, Mr. Les—Cont.**

- Airports—Cont.
  - Northern Canada, 37:101, 105
  - Regina, Sask., 50:46
  - Security, 5:15-6; 6:6-7; 50:33-5; 52:21, 26-7, 34-5; 53:24-5; 58:58-62
  - Whitehorse, Yukon 37:61, 101
- Bouchard, references, 1:30-1
- Brunswick Mining and Smelting, shipping, 41:20-1
- Budget, May 23/85, impact, 13:12
- Canadian Aviation Safety Board
  - Comprehensive occurrence reporting system, 2:80
  - Estimates, 1984-1985, supplementary (B), 2:51, 64-7, 70, 73, 77-8, 80-1
  - Operating style, 2:64-5
  - Report, 2:65
  - Reporting system, 2:80
- Canadian National Railways
  - Annual Report and Auditor's Report, 1984, 15:7-8, 18, 20-2, 24, 55-6, 60-4
  - Annual Report and Auditor's Report, 1985, 56:54, 60, 66-71, 74, 85, 102, 107, 113-4, 125-6, 135-6; 59:16-24, 28, 30, 34-41, 43-4
  - Annual Report, 1984, 19:4-8
  - Board of directors, 56:68
  - Capital, equity, 37:73
  - Communications, 15:60-1
  - Competition, 42:11-2
  - Dividends, 56:67-8
  - Employees, 27:37-8; 56:67, 69; 59:22-3, 37, 40-1
  - Employment programs for women, 15:61-3
  - Federal financing, 37:75
  - Federal overpayment, 13:12-3; 15:18, 20; 50:8-9
  - Level crossings, 59:39-40
  - Mandate, 40:57
  - Markets, 26:21
  - Moncton, N.B. shop, 59:18-24, 35-9, 41, 43
  - Nakina, Ont. runthrough, 19:8
  - Pensioners, 56:41-2, 111
  - Pensions, 19:7
  - Regulatory reform, 56:69-70
  - Routes, 40:137
  - Safety, 59:34
  - Statutory payments, 2:6-7, 19
  - TerraTransport, 40:139
  - Tracks, 56:112
- Canadian National Railways' Pension System Subcommittee
  - Reporting date, 23:6
  - Reports to Committee, 48:7
- Canadian Pacific Limited, statutory payments, 2:6-7, 19
- Canadian Transport Commission
  - Estimates, 1984-1985, supplementary (B), 2:6-10, 19, 22, 30-2
  - Estimates, 1985-1986, main, 7:6-12, 39-42, 44-5
  - Mandate, 27:35; 33:35, 39
  - Regulatory agency, replacing, 33:35, 39; 39:90-1
  - Employees, 33:40
- CN Marine Inc.
  - Annual Report and Auditor's Report, 1985, 57:16, 29-30
  - Ferry service, 19:6
  - Pension plan, 57:29-30
  - Vessels, 57:30-1
- CN Trucking, CN Express merger, 32:35
- CN (West Indies) Steamships Limited, funds, 13:13; 50:9-10; 56:135
- CNCP Telecommunications, telephone operations, 15:20-2, 24, 61; 19:5

**Benjamin, Mr. Les—Cont.**

- Coal industry
  - Cost/price structure, 36:128-9
  - Rail transport, 36:122-4
- Corporations, crown/private, 37:24-5, 75-6; 40:138
- CP Rail
  - Branch lines, 42:43-4
  - Pensioners, 29:42-3; 56:41
- CP Rail and Canadian National Railways
  - Mandate, 26:19
  - Operations, competition, 29:43-4
  - Rates, 40:56-7
  - Southern Railway acquisition, 5:20-1; 19:5
- Crown corporations
  - Competition, 42:11-2; 44:28
  - Equity, 37:73
  - Privatization, 44:28
  - Under Transport Minister's purview, tendering process, M. (Belsher), 22:36-7
- Disabled and handicapped, accommodating, 38:61-2
- Expo 86, Vancouver, B.C., Air Canada pavilion, 58:43
- External aid, airlifts, 6:29
- Feed Freight Assistance Program, reviewing, 13:48-9
- Ferries, service, 13:43-5; 40:87-8; 41:77
- Food and beverages, prices, Northern Canada, 37:60
- Forest industry, transportation, 36:70-2
- Freedom to Move*, 26:12, 15, 19-23, 29-30, 36-9, 44, 52-5; 27:5, 13-22, 29, 33, 35-8; 28:8-13, 27-8; 29:42-7, 54, 56-7, 61-3, 65-7, 73; 30:7-10, 29-31, 53-7, 70-1, 75-80; 31:5-9, 13, 18-21, 25-30, 32-4; 32:5, 7-12, 14, 22-7, 31, 35-7, 40, 50, 53-8, 67-8; 33:35, 37, 39-41; 34:15-20; 35:13-9, 24-7, 39; 36:36-9, 52-4, 58, 63, 70-2, 105-8, 114, 121-6, 128-9; 37:16, 23-7, 37-8, 40, 45-6, 57, 60-1, 70, 73-6, 99-101, 105; 38:18-21, 25-7, 38-42, 60-2; 39:15-20, 38-40, 46-7, 56-8, 83-7, 91-3; 40:8-11, 20-1, 25-6, 33-4, 56-7, 87-91, 96, 110-3, 137-9, 148-9, 160, 162, 166; 41:20-2, 32-3, 42-4, 74-7, 91-4, 107, 110-3; 42:9-12, 26-8, 40, 43-4, 55-7, 64-8, 71-2; 43:18-21, 24-6; 44:4, 15-8, 27-30, 36-8, 40-1; 45:32-3; 46:6, 9-13, 16-8, 20-4, 26, 30, 41-2, 45-8
- Committee study, M., 23:11
- Freight subsidies, Atlantic provinces, 13:13-4
- Grain elevators, Prince Rupert, B.C., 5:16-7, 29
- Grain transportation
  - Exports, 39:56
  - Freight rates, 2:41; 7:12
  - Regulatory reform, effects, 38:40
  - Volume, decreased, 6:44-6
- Grain Transportation Agency estimates, 1984-1985, supplementary (B), 2:33-6, 40-4
- Great Slave Lake Railway
  - Annual operating and net capital investment statement, 1983, 3:53-9
  - Financial statement, 3:55-6
- Harbours, wharves and breakwaters
  - Dredging, 13:49
  - Small craft harbour services, 13:49
- Hazardous products, transportation, 7:8-10
- Interior Lumber Manufacturers Association, operations, 36:70
- Lighthouses, computerization, 5:21-3; 6:28
- Marine transport
  - Canadian Coast Guard services, 44:40
  - Port of Halifax, 41:21
  - Shipping conference service, 46:20-4
- Mining industry, transportation, 32:27
- Minister role, 27:35
- Multimodal transportation centre, Regina, Sask., 6:7-8; 13:43; 14:64-5
- National Transportation Act, amending, 29:66

**Benjamin, Mr. Les—Cont.**

- Nordair Ltd., CP Air offer to purchase, 26:39
- Northern Transportation Company Limited, privatization, 21:11-2, 16-8, 22-9, 33, 35-6, 38-40
- Northern Transportation Company Limited Disposal Authorization Act (Bill C-53), 21:11-3, 16-20, 22-9, 33-6, 38-40, 42
- Novacor Chemicals, transportation needs, 38:18
- Ports Canada, expenditures, 13:41
- Potash Corporation of Saskatchewan Sales Limited, operations, 39:15-6
- Potash, shipping, 38:25, 27; 39:16-8
- Potato industry, shipping, 40:33-4
- Procedure
  - Agenda, 52:40, 42
  - Agenda and procedure subcommittee, 1:23; 48:5
  - Ms., 1:38; 3:24
  - Bills, 21:18-26, 33-5; 22:9-15, 22-6, 32-3; 27:16
  - Business meeting, 23:6, 10-2; 48:7-9, 13
  - Documents, 44:29
  - Meeting during summer recess, 59:17-8
  - Meetings, 1:29-30; 23:10
  - Ministers, 5:10-1, 19-20; 13:49; 53:5
  - Orders of Reference, Committee study, M., 23:11
  - Organization meeting, 48:5
  - Questioning of witnesses, 1:34; 32:55-6; 37:25-6; 50:7
  - Report to Committee, 48:7
  - Room, 44:41
  - Subcommittee, 13:6; 15:7
  - M., 48:13
  - Witnesses, 5:19-20; 19:4-5; 37:28; 40:96
- Pulp and paper industry, transportation, 43:18-21
- Rail passenger act, establishing, 1:71
- Railway cars
  - Cabooses, 2:22; 39:17
  - Government fleet, 2:42-3
- Railway crossings, level crossings, 2:30-1; 7:40
- Railways and rail transport
  - Backhauls, 32:9
  - Branch lines, 2:7-8, 19; 26:19; 39:38-9; 40:25-6; 43:20-1; 56:112-3
  - Confidential contracts, 26:22-3; 27:20-1; 30:8; 32:25-6; 36:70-1, 121-3; 38:18-9, 26; 39:17, 20; 40:8-10, 25, 57; 41:76-7, 110-1; 43:18-9; 46:41, 47-8
  - Cost disclosure, 46:41-2
  - Cost reduction, 29:65-6
  - Customs tariff, 39:57
  - Double tracking, 32:9
  - Electrification, 50:8
  - Equipment and tracks, 2:7
  - Historical background, 30:29
  - Intermodal competition, 37:24
  - Newfoundland, 40:89
  - Rates, 7:11; 23:11; 30:7-8; 40:9, 20
  - Regulatory reform, 29:45, 62-3; 30:29-30; 36:63; 38:41; 39:16; 42:9-10, 26-8
  - Safety, 42:64-5, 71-2; 50:10-2
  - Shortline railways, 7:39-40
  - Switching, 32:7-8; 41:21-2
  - Technological changes, 29:46
- St. Lawrence Seaway Authority
  - Annual Report and Auditor General Report, 1983-1984, 3:24, 41
  - Annual Report, 1984-1985, subcommittee, M., 48:13
  - Financial statements, 3:56, 59
- Senior Grain Transportation Committee
  - Administrative/operating costs, 2:33-6
  - Appointments, 2:33-4
  - Membership, 22:9-12, 28-31
- Shipping Conferences Exemption Act, application, 46:23
- Trans North Air, operations, 37:100



**Benjamin, Mr. Les—Cont.**

- Transport carriers, confidential contracts, **30:8**
- Transport Department
  - Annual Report, 1983, **13:6-7, 12-7, 33, 41-5, 48**
  - Estimates
    - 1984-1985, supplementary (B), **1:23, 28-34, 38, 44, 48, 54, 62-3, 66-9, 71-4**
    - 1985-1986, main, **5:10-1, 14-23; 6:4-8, 26-30, 39, 41, 44-6**
    - 1986-1987, main, **50:7-11, 13, 26, 33-5, 41, 45; 53:5, 10-4, 19-20, 23-4**
  - Legislative agenda, **1:73**
  - Minister, **27:35**
- Transportation
  - Character, **43:24**
  - Competition, **40:89-90**
  - Monopolies, **46:16**
  - Northern Canada, **23:12**
  - Rates, **30:75; 41:92-3; 46:9-10**
  - Regulatory reform, **26:20-1; 27:13-6, 19-20, 36-8; 29:62; 30:54-6, 75-80; 32:9-10, 31; 33:40-1; 34:19-20; 38:27; 40:20, 90, 148; 41:75-6, 92, 112-3; 42:9, 66-7; 44:15-6, 27, 36-8; 46:16-7**
  - Subsidizing, **32:22-3; 41:93-4**
  - Yukon Territory, **37:60**
- Transportation companies
  - Employee ownership programs, **27:38**
  - Foreign ownership, **30:55, 57**
- Transportation of Dangerous Goods Act, administration, **7:7-8**
- Trucking industry
  - Confidential contracts, **27:22; 38:39-40; 44:37-8**
  - Customs tariff, **39:57**
  - Foreign ownership, **37:23-4**
  - Insurance, **44:17-8**
  - Interprovincial, **46:43**
  - Lord's Day Act, Supreme Court ruling, effects, **7:6-7**
  - Provincial regulations, **32:40; 39:38**
  - Regulatory reform, **30:54; 32:36; 38:38, 42; 44:17-8**
  - Safety, **42:65**
- United States
  - Transportation, **27:36**
  - Trucking industry, **27:18**
- United States Embassy, relocation, Mile Circle proposal, effects on Rockcliffe Airport, Committee study, **51:35-8, 61-2, 65-6**
- VIA Rail Canada Inc.
  - Accident, **48:8**
  - Annual Report and Auditor's Report, 1985, **56:9-12, 17, 39-44**
  - Annual Report, 1984, **14:9-14, 35, 40-2, 50, 53-7, 62-7, 73-5**
  - Branch lines, **1:71-2**
  - Costs, **14:11-4**
  - Employees, **14:11**
  - Equipment, **1:33-4, 62-3; 13:14-5; 14:11-2, 14, 40-2, 54, 62-3, 74; 56:9-12**
  - Funds, **1:32-4; 14:9-10**
  - Mandate, **14:73**
  - Operations, **14:35, 63**
  - Passenger service, **13:14-5, 17; 14:63-4; 56:39-43**
  - Routes, **14:54-6, 65-7; 56:9-10**
  - Service, **56:113**
  - Stations, **56:12, 43**
  - Tracks, **56:10-1**
- VIA Rail Canada Inc. Act, establishing, **1:71; 14:13**
- Western grain transportation, freight rates, **20:7-10; 22:16-25, 27-8; 50:33**
- Western Grain Transportation Act
  - Exports, **39:56**
  - Implementation, **2:8-10**
- Western Grain Transportation Act (amdt.)(Bill C-44), **20:6-10; 22:8-33, 36-7**

**Bennett, Mr. G.E.** (Canadian Shippers' Council; Council of Forest Industries of B.C.)  
*Freedom to Move*, **36:3, 75-81, 83-8; 46:3, 24-6**

**Billingsley, Mr. Doug** (Inuvik Chamber of Commerce)  
*Freedom to Move*, **51:6**

**Bills**

- C-36. Aeronautics Act (amdt.)
  - C-44. Western Grain Transportation Act (amdt.)
  - C-53. Northern Transportation Company Limited Disposal Authorization Act
- See also bills by title*

**Bingo games** *see* VIA Rail Canada Inc.—Passenger service

**Bishop, Mr. George** (Canadian Fertilizer Institute)  
*Freedom to Move*, **42:3, 19-29**

**Blaikie, Mr. Bill** (NDP—Winnipeg—Birds Hill)

- Canadian National Railways Annual Report and Auditor's Report, 1984, **15:34-7**
- Canadian National Railways Annual Report and Auditor's Report, 1985, **56:82-6, 105, 109, 114, 122-4, 128-9, 135**
- Freedom to Move*, **24:24-5; 39:27-9, 63, 68-70, 84, 90-1**

**Procedure**

- Chairman, **1:8-9**
- Election of Chairman, **1:8-9**
- Meetings, **1:9, 18**
- Organization meeting, **1:8-9, 12-5, 17-8**
- Printing, minutes and evidence, M. (Taylor), **1:17**
- Quorum, **1:12, 14**
- M. (D. Gray), **1:12, 14**

Transport Department Annual Report, 1983, **13:34-8**

Transport Department estimates, 1985-1986, main, **5:31-5, 41-3**

Transport Department estimates, 1986-1987, main, **50:18-21, 38-40**

Air, **52:7-11, 21-2, 26-8, 34-40, 42**

VIA Rail Canada Inc. Annual Report and Auditor's Report, 1985, **56:19-23**

VIA Rail Canada Inc. Annual Report, 1984, **14:31-5**

**Bloom, Mr. A.M.** (Deer Lake Chamber of Commerce)  
*Freedom to Move*, **41:3, 33-47**

**Bluenose** *see* CN Marine Inc.—Ferry service, Yarmouth, N.S.

**Board of Trade of Metropolitan Toronto**

- Membership, **34:5**
  - United States trade boards, relationship, **34:13**
- See also* Witnesses

**Boeing of Canada Ltd.** *see* Aircraft—Jet foils

**Bombardier Inc.** *see* Railways and rail transport—Equipment; VIA Rail Canada Inc.—Equipment

**Bombay** *see* Air Canada—International operations, London

**Boshcoff, Mr. Ken** (Thunder Bay, Ont.)

St. Lawrence Seaway Authority Annual Report, 1984-1985, **60:4**

**Bouchard, Hon. Benoît**, references

Mazankowski relationship, **1:25, 30-1**

Signing authority, **1:25**

*See also* Crow's Nest Pass

**Bourgault, Mrs. Lise** (PC—Argenteuil—Papineau)

Canadian Aviation Safety Board, estimates, 1984-1985, supplementary (B), **2:71, 81-2**

**Bourgeois, Mr. V.E.** (International Association of Machinists and Aerospace Workers)

*Freedom to Move*, **42:3, 45-58**

- Bowie, Mr. Bruce** (Transport Canada)  
Transport Department estimates, 1986-1987, main, Air, 52:3, 19-21
- Boxcars** *see* Railway cars
- Bradley Air Service**  
Employment, native people, 28:24-5  
Operations, 28:6
- Branch lines abandonment** *see* Railways and rail transport; CP Rail; VIA Rail Canada Inc.
- Brantford, Ont.** *see* VIA Rail Canada Inc.—Passenger service
- Bridge authorities** *see* St. Lawrence Seaway Authority—Financial statements
- Bridges** *see* Champlain Bridge; Jacques Cartier Bridge; Mile Circle—Embassy development; St. Lawrence Seaway—Vertical-lift bridges
- British Columbia** *see* Aircraft—Jet foils; Canadian National Railways—Double tracking; Forest industry—Rail transportation—Transportation, Market
- British Columbia Motor Transport Association**  
Operations, representation, 37:6  
*See also* Witnesses
- Britton, Mr. B. James** (Northwest Territories Business Council)  
*Freedom to Move*, 51:5
- Brooks, Ms Mary R.** (Canadian Marine Transportation Centre of Dalhousie University)  
*Freedom to Move*, 40:3, 157-9
- Brotherhood of Railway and Airline Clerks—Airline Division** *see* Witnesses
- Brown, Mr. J.W.** (Canadian Fertilizer Institute)  
*Freedom to Move*, 42:18-9, 21, 26
- Brunswick Mining and Smelting**  
Shipping  
Confidential contracts, effects, 41:17  
Rail, Canadian National Railways, captive shipper, 41:20-1  
*See also* Witnesses
- Budget, May 23/85**, impact, 13:6  
Reductions, \$75 million, effects, 13:12
- Buller, Mr. Mike J.** (Brunswick Mining and Smelting; Canadian Manufacturers' Association)  
*Freedom to Move*, 30:3, 17, 22, 29; 41:3, 16, 19-24
- Burlington Northern Rail** *see* Forest industry—Rail transportation
- Burnham, Mr. John** (Stephenville Transportation Commission)  
*Freedom to Move*, 40:3, 99, 103, 105
- Bus transport**  
Freight, 30:45  
Passenger service  
Deer Lake, Nfld., 41:34  
Disabled and handicapped, service, provisions, 39:95-6; 40:118-9  
Railways, competition, 27:23-4  
Regulation/competition  
Calgary, Alta.—Edmonton, Alta. route, 36:20  
Effects on service, provincial jurisdiction, 24:14-5  
*See also* Air transport—Deregulating, effects, Local, regional routes; VIA Rail Canada Inc.—Routes, Quebec City; Voyageur Inc.
- Buses**, building industry, markets, 13:29-30
- Business meeting** *see* Procedure
- Butters, Hon. Tom** (Northwest Territories Government)  
*Freedom to Move*, 51:6  
*See also* Committee—Telegram
- Byrnes, Mr. Bob** (Stephenville Transportation Commission)  
*Freedom to Move*, 40:3, 93-105
- Cabinet** *see* Canadian Transport Commission—Mandate; United States Embassy—Relocation, Consultation
- Cabinet Ministers** *see* Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-36)—References; Air transport—International services; Canadian National Railways—Moncton, N.B.; Canadian Transport Commission—Regulatory agency; Civil aviation tribunal; Crown corporations—Ministerial directives—Under Transport Minister's purview; Disabled and handicapped; *Freedom to Move*—Committee study, Report recommendations; Northern Transportation Company Limited—Terms; Transport Department; Transportation—Regulatory reform, Regulatory agency—Regulatory reform, effects, Mergers and takeovers; Trucking industry—Regulatory reform; VIA Rail Canada Inc.—Fares; Western grain transportation—Variable; Western Grain Transportation Act
- Cabooses** *see* Railway cars
- Caccia, Hon. Chas. L.** (L—Davenport)  
*Freedom to Move*, 42:69
- Calgary, Alta.** *see* Air traffic control towers; Bus transport; VIA Rail Canada Inc.—Routes
- Calm Air** *see* Witnesses
- Canac** *see* Canadian National Railways—Equipment, Excess
- Canada Harbour Place, Vancouver, B.C.** *see* Committee—Tour
- Canada Labour Code** *see* Airlines—Flight crews; Grain elevators—Prairie
- Canada Labour Relations Board** *see* Air Canada
- Canada Ports Corporation**, expenditures, 50:37
- Canada Post Corporation**  
Advertising program, 17:26  
Annual Report, 1983-1984, 16:5-84; 17:4-48  
Annual Reports, Committee referral, 15:6  
Capital investments, 16:69-70  
Corporate structure, 16:26-7  
Crown corporation, establishment, objectives, 16:5-6  
Deficit, reducing, 16:6, 63; 17:14, 27, 30-1, 38  
Employees, 16:7  
Absenteeism, 16:21-5, 34-6, 40-2, 45-6, 49, 59, 75-6, 78-83; 17:7-8, 17-9, 29-30, 34, 37, 39-40, 45-6  
Assistance program, 16:35  
Firing, 16:40-2  
Fringe benefits, 16:43  
No-lay-offs policy, effects, 17:26  
Numbers, reducing, 16:6, 46, 49; 17:32  
Overtime, costs, 17:17  
Recruitment, promotion procedure, 18:70-1  
Salaries, 16:42; 17:21, 43  
Severance pay, 16:31  
Sick leave entitlements, 16:44-5  
Wage rates, changes, 16:44, 66-7, 80-1  
Working conditions, improvements, 17:21  
Expenditures, 16:7, 50; 17:31



**Canada Post Corporation—Cont.**

- Financial position
    - Capital budgeting, 17:6
    - Self-sufficiency goal, 17:14
  - Labour agreements, 16:6, 36, 39, 42-3, 50, 66; 17:18-9, 26, 31-2
  - Policy grievances, 17:47-8
  - Labour problems, relations, 16:59-60, 62; 17:25, 32, 35-6, 46-7
  - Management problems, 17:18
  - Labour strikes
    - Effects, 17:18, 22
    - Right to strike, alternatives, United States comparison, 17:22-3
    - Right to strike/essential service, 17:21, 46
  - Labour unions, leaders, meeting with Minister, 17:37-8, 44
  - Labour unions, numbers, differences, 16:34
  - Letter carriers, role, 17:33
  - Letter carriers, time and motion system, 17:29, 34-5, 40
  - Monopoly, competition, 16:39-40
  - Motor vehicles, accident frequencies, 16:5
  - Performance, progress, 16:8-10, 38, 43-4, 60
    - United States, comparison, 16:8-9; 17:14
  - Philately service, accomplishments, 16:7
  - Postal plants, automated, 17:43-4
  - Postal plants, Ottawa, Ont., 17:43
  - Productivity, 16:62-3; 17:14-5, 19-21
    - United States comparison, 17:19
  - Real estate holdings, 16:7
  - Revenues, 17:31
  - Senior executives
    - Air flights, expenses, 16:16-7
    - Appointments, 16:17
    - Numbers, other corporations, comparison, 16:29-30
    - Numbers, salaries, 16:27, 29-33, 55-7, 78-82; 17:41
    - United States, comparison, 16:30, 32, 52, 54-5, 76-8
- See also* Appendices; Parcel delivery—Service; Witnesses

**Canada Shipping Act**

- Amending, 5:9; 13:8; 25:6; 27:6; 44:23; 50:5; 53:5-7
  - Compliance with other legislation, 25:7
  - Jurisdiction, extending, 25:6
- See also* St. Lawrence Seaway

**Canada-United States relations** *see* St. Lawrence Seaway—Canada-United States revenue sharing**Canadian Air Line Employees' Association**

- Representation, 39:5
  - United Auto Workers, merger agreement, 39:5
- See also* Witnesses

**Canadian Air Line Flight Attendants Association** *see* Witnesses**Canadian Air Lines Pilots Association**

- Objectives, membership, 11:6, 29-30
- See also* Witnesses

**Canadian Airline Deregulation and Privatization: Assessing Effects and Prospects**, recommendations, 37:67, 70, 76-7**Canadian Aviation Safety Board**

- Administration and legal counsel offices, establishing, 2:49
  - Aviation Safety Medicine Branch, 2:49
  - Board members, 2:59-60, 68-9
    - Salaries, 2:71-2
  - Budget, forecasting formula, emergency funding, etc., 2:62-3
  - Comprehensive occurrence reporting system, 2:48, 77, 80-1
  - Conflict of interest guidelines, 2:48
  - Employees, 2:59
  - Establishment, 2:18, 46-7; 5:11
  - Estimates, 1984-1985, supplementary (B), 2:3-4, 46-82
- See also* Orders of Reference

**Canadian Aviation Safety Board—Cont.**

- Investigations
    - Costs, 2:74
    - Length, 2:53, 75-6
    - Reports, etc., public availability, 2:47-9, 61-2
    - Scope, mandate, 2:53-4; 10:35, 39
  - Jurisdiction, 2:47, 53
  - Location, site, etc., 1:26-7
  - Objectives, 2:47
  - Occurrence reports, 2:49, 76-7
  - Operating style, 2:50, 64-5
  - Public inquiries, 2:48, 55, 61-2
  - Privileged evidence, 2:48
  - Regional offices, 2:59
    - Central region, 2:73-4
  - Reporting system, voluntary, anonymous, 2:48, 63-4, 80-1
  - Reports, recommendations, enforcing, ministerial reply, etc., 2:65-7, 78-9
  - Safety Engineering Branch, 2:49
  - Safety Program Branch, 2:49
  - Transport Department, relationship, 1:27-8
- See also* Air traffic accidents/incidents—Air Maritime Service—Investigation—Military accidents; Airlines—Labour-management issues; Witnesses

**Canadian Broadcasting Corporation**, remote regions, servicing, 26:47**Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers**

- Representation, membership, 44:31
- See also* Witnesses

**Canadian Business Aircraft Association Inc.**

- Role, membership, 11:43-4
- See also* Aeronautics Act (amd.) (Bill C-36)—References, Drafting; Witnesses

**Canadian Chamber of Commerce** *see* Witnesses**Canadian Charter of Rights and Freedoms** *see* Air traffic controllers**Canadian Chemical Producers Association**

- Representation, 42:5
- See also* Witnesses

**Canadian Coast Guard**

- Budget, cutbacks, 1:69
  - Lay-offs, 6:31-2
  - Manpower, equipment, sharing with National Defence Department, 5:35-6
  - Operations, expanding, 53:22
  - Youth, involvement, 53:18-20
- See also* Ice breakers; Marine transport

**Canadian content policy** *see* Transport Department—Contracts**Canadian Copper Refineries**, rail shipping, captive shippers, 41:17**Canadian Federation of Independent Business** *see* Witnesses**Canadian Fertilizer Institute**

- Representation, operations, etc., 42:18-9
- See also* Witnesses

**Canadian General Electric** *see* Canadian National Railways—Moncton, N.B.**Canadian Government Railway Lands** *see* Canadian National Railways**Canadian Industrial Transportation League**

- Operations, representation, 30:31-2
- See also* Witnesses

**Canadian Labour Congress** *see* Transportation—Regulatory reform, effects, Employment; Witnesses

**Canadian Lakehead Grain Elevators** *see* Witnesses

**Canadian Manufacturers Association** *see* Witnesses

**Canadian Marine Rescue Auxiliary**, role, small craft safety, 6:33

**Canadian Marine Transportation Centre of Dalhousie University** *see* Witnesses

**Canadian Medical Association** *see* Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-36)—References; Witnesses

#### **Canadian National Railways**

Annual Report and Auditor's Report, 1984, 15:5-65

Annual Report and Auditor's Report, 1985, 56:53-136; 59:4-46

*See also* Ordes of Reference

Annual Report, 1983 (2nd Session, 32nd Parliament) *see* Reports to House—First

Annual Report, 1984, 19:4-39

Board of directors, representation, 56:68

Bunk house operations, owner operated/contracted out, 19:20-1

Atikokan, Ont., 19:20-2

Canadian Government Railway Lands, 15:38-9

Capital, equity, 26:29; 37:74, 80

Bond rates, crown ownership effects, 37:73-4

Capital expenditures, 5 year projections, 15:35-6; 59:5-6

Capital expenditures, 1984, 15:10

CN Marine Inc. separation, Jan. 1/85, effects, 6:8-10; 15:14-5; 19:9-11

Equity loss, 19:11-2

Commercial viability, 56:56

Communication, telephone operations, 15:22-3, 30-1

Competition with private sector

Effects, 56:55

Equitable, 42:11-2

*See also* Canadian National Railways—Regulatory reform

Contract, tendering process, 15:25-8, 40-2

Debt/equity ratio, 56:97, 99

United States comparison, 56:99

Debts, interest costs, 56:55-6, 95-7; 59:5-6

Dividends to federal government, 56:67-8

Double tracking, British Columbia, 15:27-8

Employees

Contracting out, 59:40-1

Daycare facilities, 56:57

Hazardous products, handling, training, 56:130

Job security provisions, 59:37

Lay-offs

Transfers, attrition, etc., 15:35; 19:15-9, 32; 27:37-8; 56:67-9, 72-5, 115-6, 122-3, 129-30; 59:12, 22-3

*See also* Canadian National Railways—Employees, Women

Management consultation, 56:87-8

Other railways, comparison, 56:72-3

Productivity, 56:67-70; 59:6

Productivity/reduced labour force, 56:67-8

Salaries, 56:69, 94

Transfer to VIA Rail Canada Inc., status, 19:32-3; 56:74

Women, lay-offs, 56:126

*See also* Canadian National Railways—Senior officials—Tracks

Employment program for women, 15:13, 61-3; 19:31-2; 56:57

Employment programs *see* Canadian National Railways—Youth

Employment Program

Employment responsibilities, 26:27

Equipment

Boxcar use, transfer to containers, Newfoundland, 19:14-5

Excess, sales to developing countries, Canac involvement, 56:125

#### **Canadian National Railways—Cont.**

Equipment—*Cont.*

Purchasing, Canadian-made, 59:29, 31-2

Railcars, leasing, 56:83-4; 59:29

Expansion, Western Canada, 15:11

Federal financing, 37:75, 77; 59:5

Federal overpayment \$46.8 million, 1979-1980, repayment, 13:12-3; 15:18-20, 51; 50:8-9

Hotel operations, 15:29

Joint venture with Air Canada, 19:30

MacDonald Hotel, Edmonton, Alta., 15:44-6

Land, real estate

Development, policy, 19:36-8

Leasing for non-railway use, 19:33, 36-7

Surplus, selling, 56:128

Toronto, Ont., operation relocation, costs, etc., 19:33

Toronto, Ont., use, historical background, etc., 19:33-8

Level crossings, private, liability insurance, discontinuing, 59:39-40

Losses, first quarter, 1985, 15:10

Maintenance centres

Activities, future, 59:27

Excess capacity, 59:27

*See also* Canadian National Railways—Moncton, N.B.—Point

St. Charles shop—Transconna shops

Mandate, role, competition, objectives, 26:6-7, 10; 40:57; 56:57

Crown ownership, effects, 37:16-7

Marketing, projections, 19:18-9

Markets, service, 26:21-2

Moncton, N.B. shop, operations, phasing-out, abandoning, 59:42-3

Canadian General Electric buying, negotiations, 59:7, 9-15,

19-23, 34-8, 41, 44-5

Employees, federal-provincial-municipal representatives,

consultation, 59:43-4

Employees, retaining/lay-offs/transfers, 56:58, 71-3, 75-6, 100-5,

117-8, 124; 59:5-8, 10-5, 23-5, 35-9

June 17/86 announcement, 59:7, 18

Minister, informing, 59:15-6, 25

Negotiations with other corporations, 59:9-10

Provincial government, consultations, informing, 59:18-9

Nakina, Ont. runthrough, impact, 19:8

Oil and gas operations, 15:28-30

Operational changes, Atlantic provinces, lay-offs, 6:22

Operations

Consolidating, 26:25

Downsizing, cost-cutting measures, 56:56, 71; 59:6

Lay-offs, transfers, etc., London, Ont., 56:86-9, 115-6, 129

Projections, 56:115-6; 59:30

Organizational structure, changes, 15:12, 36-7

Pensioners, rail passes, 36:59; 56:41-2

Pensions, 15:13; 56:58

Indexing, *ad hoc* increases, 19:7-8

McCrossan, Michael, case, 56:111

Study *see* Canadian National Railways' Pension System

Subcommittee

Point St. Charles shop, Montreal, Que., future, 59:25-8, 42-4

Privatization, 15:28-30, 54; 29:42; 36:81; 37:9, 14, 19-20; 38:20;

39:58-9; 40:53; 56:57

Regulatory reform, impact, 26:29

Profits, 1984, 15:10, 14, 38

Profits, 1985, 56:54-5

Regional headquarters, 39:29-30

Regulatory reform effects, 56:57, 69-70

Atlantic provinces, Port of Halifax, competitive position,

40:125-6, 128-9, 132, 134

Competition, 56:69; 59:5

Cost/price, 39:29



**Canadian National Railways—Cont.**Regulatory reform effects—*Cont.*

Markets, competition, costs, etc., 26:14-9

*See also* Canadian National Railways—Privatization

Revenues, 1984, 15:10; 59:6

## Routes

Montreal, Que.—Halifax, N.S. road bed sharing, effects, 40:127, 129-31, 134-8; 41:16

Montreal, Que.—Halifax, N.S./St. John, N.B., competition, 41:95-6

Truro, N.S.—Sydney, N.S., 56:120-1

## Safety

Standards, inspection procedures, etc., 56:109-11, 123-4; 59:33-4

*See also* Canadian National Railways—Symington yard—Tracks

Security, policing, 56:128-9

## Senior officials, management

Consultations, meeting with regional employees, 19:27-9

Structure, Western Canada, 56:84-6

Travel, 15:58

Women, 56:109

Service, 37:79-80; 56:69, 135

Belleville, Ont., 26:25

London, Ont., 56:88, 136

Shipping rates, 56:94-5

Social role, 15:13, 50

Stations, preserving, 15:46-7

Statutory payments, Railway Act, 2:7, 19

Statutory payments, Western Grain Transportation Act, 2:6-7

Symington yard, automation, safety hazards, 19:26-7

Taxation, 37:79-80

Taxes, 1984, 15:10

## TerraTransport (Newfoundland), 40:36

Competition, 26:13-4, 16; 29:16-8; 40:138-9

Costs, 56:97

Freight operations, role, 56:78-9

Freight rates, 30:70; 56:81-2

Future, 19:13; 26:13-4, 16; 53:15-8

Lay-offs, 19:23-4; 53:15; 56:79-80

Losses, 15:57-60; 19:13-4; 56:119

Operations, reducing, 19:12-3, 24; 41:37

Pricing arrangements, Canadian Transport Commission decision pending, 19:12-4; 40:154

Profitability, 40:155

Rates, 40:41, 94, 153

Subsidizing/cross-subsidizing, 46:35, 40

Terms of Union, 40:154; 56:80-1

Trucking operations, container shipping, 56:78-9

## Tracks

Instability, Kamloops, B.C., evaluation, 56:112

Maintenance, costs, 56:100

Maintenance, safety, employees responsible, 56:109-11

Railroad ties, disposal, 19:22-3

Steel rails, Canadian-made, purchasing, 59:28-30

Traffic, reduced volume, 15:11

Transconna shops, Winnipeg, Man.

Future operations, 13:35-6; 56:84; 59:26

Lay-offs, 19:15-8

Motor power ship proposal, 56:84

Youth Employment Program, 15:13, 56-7; 19:39; 56:57, 114-7, 125-6

*See also* Brunswick Mining and Smelting; CN Marine

Inc.—Operations; CP Rail and Canadian National Railways; Expo 86; Great Slave Lake Railway; Marine transport—Port of Halifax, Competition; Potato industry—Shipping; Railways and rail transport—Double tracking—Safety, Railway Transport Committee—Thunder Bay, Ont.; Stelco—Shipping; VIA Rail Canada Inc.; Witnesses

**Canadian National Railways' Pension System Subcommittee**

Establishing, 13:5, 22; 15:64-5

Mandate, 13:5-6

Membership, 13:5; 15:7; 48:5, agreed to, 3

Reporting date, extending, 20:3, 11; 23:5-6; 48:13

M. (Benjamin), 23:6

## Reports to Committee

First, M. (Gray), 20:11, agreed to, 3

Second, M. (Dantzer), 23:5-6, agreed to, 4

Third, M. (Dantzer), 23:5-6, agreed to, 4

Fourth, M. (Ellis), 30:16, agreed to, 3

Fifth, 48:7

M. (Dantzer), 48:13-4, agreed to, 4

Sixth, 49:v-x, 1-121

Committee consideration, 49:124

Printing, 49:125

Tabling, 49:124-5

Travel, 13:6; 15:3, 5; 23:5-6, 8

*See also* Orders of Reference; Reports to House—Seventh**Canadian Optometrists Association** *see* Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-36)—References, Drafting; Witnesses**Canadian Owners and Pilots Association**

Members, licence review, 9:17

Membership, 9:6

*See also* Appendices; Witnesses**Canadian Pacific Air** *see* Witnesses**Canadian Pacific Limited**

Statutory payments, Railway Act, 2:7, 19

Statutory payments, Western Grain Transportation Act, 2:6-7

*See also* CP Air; CP Rail**Canadian Pacific Railways** *see* Witnesses**Canadian Ports Authority** *see* Champlain Bridge; Jacques Cartier Bridge**Canadian Pulp and Paper Association**

Membership, operations, 43:6

*See also* Witnesses**Canadian Railway Labour Association**

Membership, operations, 29:57-8

*See also* Witnesses**Canadian Shipowners Association** *see* Dominion Marine Association**Canadian Shippers' Council**

Membership, representation, mandate, 46:18, 25

*See also* Witnesses**Canadian Transport Commission**

Abolishing, 29:61

Accessibility, 41:61-2

Employees, 2:23-6

Expertise, value, 33:8-9

Regulation enforcement, additional person-year requirements, 33:40

Summer students, hiring, 7:23

Estimates, 1984-1985, supplementary (B), 2:5-32

*See also* Orders of Reference

Estimates, 1985-1986, main, 7:4-46

Mandate, 7:5-6; 27:30-1, 34-5; 33:5, 35, 38

Backing, policy, operations, finances, etc., 33:39

Cabinet, authority, 7:31-4; 29:90-1

Policy, operations guidelines, 34:17-8

Regulatory role, 33:36-7; 34:16-7

Railway/trucking industry, treatment, 33:14-5

**Canadian Transport Commission—Cont.**

- Regulating, mandate, maintaining, **41:49, 54**
- Regulatory agency, Governor in Council/Minister, relationship, **29:41**
- Regulatory agency replacing, role, effects, etc., **25:7, 9; 27:7; 29:90; 32:52-3; 33:7, 9, 35, 39; 36:9, 108; 37:81-2, 86; 38:9; 39:89; 40:87; 41:59**
- Appeal process, **32:50, 52, 64; 39:91-2**
- Jurisdiction, **32:49; 39:91-2**
- Membership, representation, **44:14**
- Northern Canada, **39:45**
- Political influence/ministerial authority, protection from, **32:21-2, 49, 59, 61; 40:117-8; 44:14**
- Research branch, discontinuing, **37:69, 83**
- Review committee, appeal process, **33:8**
- See also* Air traffic accidents/incidents—Air Canada; Air transport; Canadian National Railways—TerraTransport, Pricing arrangements; CP Rail—Branch lines; Disabled and handicapped; *Freedom to Move*—Implementation; Grain Transportation Authority; Hazardous products, transportation—Jurisdiction—Vancouver, B.C.; Nordair—CP Air—Privatization; Northern Transportation Company Limited; Railway cars—Cabooses; Railways and rail transport; Transportation—Northern Canada—Regulatory reform—Safety; Transportation of Dangerous Goods Act; Witnesses

**Canadian Trucking Association** *see* Witnesses

**Canadian Wheat Board** *see* Grain transportation

**Canpotex Ltd.**

- Marketing operations, **38:22**
- Rail transport requirements, **38:22**
- See also* Witnesses

**Capobianco, Mr. Giacomo** (Coal Association of Canada)

*Freedom to Move*, **36:3, 122, 124-7**

**Car rental concessions** *see* Airports

**Cargo** *see* Air Canada; Air transport

**Caribou** *see* CN Marine Inc.—Vessels, Replacement

**Carr, Shirley** (Canadian Labour Congress)

*Freedom to Move*, **44:3-8, 12-3, 15-6, 19-23, 26-30**

**Carty, Mr. Donald J.** (Canadian Pacific Air)

*Freedom to Move*, **36:3, 5-26**

**Cerilli, Mr. Al** (Manitoba Federation of Labour)

*Freedom to Move*, **38:3, 46, 50-6**

**Chairman, decisions and statements** *see* Procedure

**Chaleur** *see* VIA Rail Canada Inc.

**Chambers, Mr. Brian** (Yellowknife, N.W.T.)

*Freedom to Move*, **51:5**

**Champlain Bridge**

- Canadian Ports Authority policing, **3:30**
- Construction and maintenance, federal/provincial jurisdiction, **3:31-3**
- Expenditures, **1:35-6**
- Lay-offs, **1:35**
- Tolls, abolishing, **1:35**
- Tolls, collection, costs, etc., **3:34**
- Towing jobs, tendering, **1:60-1; 3:30-1**
- Traffic flow, **1:35-6**

**Channel—Port-Aux-Basques, Nfld.** *see* Transportation—Regulatory reform, effects; Witnesses

**Charbonneau, Mr. Dick** (Thunder Bay Economic Development Corporation)

St. Lawrence Seaway Authority Annual Report, 1984-1985, **60:4**

**Chemical industry**

- Chemicals, price, Gulf Coast clearing house and transportation costs, determining, **42:5, 14**
- Transportation, carriers, determining, criteria, **42:14-6**
- Transportation of hazardous products, safety standards, **42:9-11**

**Churchill, Man. port**, upgrading facilities, utilization, possibilities, etc., **25:25-6; 39:26, 28, 55-6**

**Cincinnati, Ohio** *see* Air traffic accidents/incidents

**City Express**

- Aircraft, **45:27**
- Background, establishment, **45:22-3**
- Deregulation, effects, competition, **45:23-4**
- Employees, **45:27**
- Wages, incentive benefits, profit-sharing, **45:25-6, 29**
- Operations, **45:23, 30-2**
- See also* Witnesses

**Civil aviation tribunal**, Bill C-36 establishing, **8:16; 9:6, 11, 15; 10:36; 11:7**

- Application, effective date, **11:30-1; 12:29-32**
- Cost, **9:17-8**
- Evidence, restricting to Canadian aviation documents, **10:38; 11:12**
- Jurisdiction, **11:10-2, 14, 20-1, 30**
- Minister, accountability, **11:13-4, 20-1**
- Period of appeal, limiting, **11:30**
- Rules of procedure, **11:13**

**Civil rights** *see* Air Canada—Employees

**Clifford, Mr. Terry** (PC—London—Middlesex)

- Air Canada Annual Report and Auditor's Report, 1985, **58:34-6, 53-7**
- Canadian National Railways Annual Report and Auditor's Report, 1985, **56:86-9, 113-7, 135-6; 59:21-2, 34-5**
- Freedom to Move*, **25:24-7; 26:33-4; 29:50-1, 71-5; 36:113-4; 39:63-6; 40:103-4**
- Transport Department estimates, 1986-1987, main, **53:18, 20**
- Air, **52:14-5, 19-20, 28, 33-4**
- VIA Rail Canada Inc. Annual Report and Auditor's Report, 1985, **56:13-5, 29, 44-6**

**CN Enterprises**, role, **15:12, 15**

**CN Express** *see* CN Trucking

**CN Marine Inc.**

- Administration, **57:9**
- Annual Report and Auditor's Report, 1985, **57:5-34**
- See also* Orders of Reference
- Board of directors
- Make-up, background, **57:11-2**
- Members, number bilingual, **57:27-8**
- Newfoundland representation, **6:10**
- CNM Inc., relationship, **56:118**
- Commercial marine activities, **57:28**
- Cost-cutting measures, effects on service employment, **57:28-9**
- Cutbacks, **13:7-8**
- Dockyard, St. John's Nfld., assets, **56:118-9**
- Employees
- Benefits, **57:7**



**CN Marine Inc.—Cont.****Employees—Cont.**Collective agreements, **57:7***See also* CN Marine Inc.—Official languages**Ferry service, 57:6**Charter service, **57:20**Cost-cutting measures, **19:9**Fares, revenues, **57:15**Historical background, **57:6-7**Magdalen Islands, **57:23-5**Mandate, **19:10-1**Newfoundland-Labrador, **57:8**Newfoundland-Nova Scotia, vessel replacement, modernization, **57:8**Operations, expanding, viability, **57:10**

Prince Edward Island to mainland

Passenger automobiles/truck trailers, priority, **57:32-4**Reserving passage, **57:10-1, 32-3**Provision, use, **57:7-8**Reservations, **57:10-1**Yarmouth, N.S. to Bar Harbour, Maine, **57:10***Bluenose* operations, **19:6***See also* VIA Rail Canada Inc.**Funding, 57:7**Subsidies, **57:17, 24****Harbour, dockage fees, 57:14-5****Ice breaking, dredging services**Cost recovery, **57:14**Fees, application, Prince Edward Island, **40:32; 57:14****Official languages policy**Services, application, training, effects on employee displacement, **57:16-9, 23-7***See also* CN Marine Inc.—Board of directors**Operations, costs, 56:97-8****Operations, mandate, 57:6****Pension plan, 57:15, 29-30****Person-years, 1985, 57:7****Productivity, 1985, 57:7****Profits, 6:9, 11; 15:15**Renaming as Marine Atlantic Inc., establishing as independent crown corporation, **57:6, 9****Vessels**Emergency provisions, survival suits, **57:19-20**Numbers, **57:7**Purchasing, **57:9-10**Built-in-Canada, **57:22**Rehabilitating, cost benefits, **57:22, 31-2**Replacement and expansion program, **57:8-9, 20-1, 23***Caribou*, **57:8, 21-2, 30-4**Costs, **57:31***Northern Ranger*, **57:8***Versatile Davie*, **57:21-3***See also* Shipbuilding; Witnesses**CN Route**Assets, **56:119**Privatization, **56:62-3, 106-7**Employees' benefits, pensions, **50:38-9; 56:60-3, 66, 76-8**Parliamentary Committee, study, **56:64-5**Purchasers, mandate, condition of sale, **56:62-5, 98-9****CN Trucking**CN Express merger, effects, **32:35**Competition, **30:20**Losses, **29:10**Mandate, advantage over private trucking, **26:25-7**Predatory pricing, **24:18-9; 26:25-7****CN Trucking—Cont.****Privatization**Effects, trucking competition, **29:22-3; 31:16-7; 37:14**Purchasers, negotiations, etc., **29:12-4, 17****CN (West Indies) Steamships Limited**, funds frozen in United States, recovery, **13:13; 50:9-10; 56:135****CNCP telecommunications**, telephone operations, capital needs, investments, etc., **15:20-4, 31-2, 34, 61; 19:5****CNM Inc.** *see* CN Marine Inc.**Coal Association of Canada**Operations, representation, **36:115***See also* Witnesses**Coal industry**Cost/price structure, **36:128-9**Markets, **36:125, 129**Export market, **36:125-6**Production, revenue, employment, etc., **36:116****Rail transport**Captive shippers, **36:117**Costs, **36:117, 126-7**Freight rates, subsidization, **36:122-4**Western Canada/United States coal, sulphur content, acid rain pollution, implications, **50:23-4****Coalition of Provincial Organizations for the Handicapped**Role, representation, **39:94***See also* Witnesses**Cochrane, Mr. Dennis H. (PC—Moncton)**Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-36), **9:17-9; 12:30-1**

Canadian National Railways

Annual Report and Auditor's Report, 1984, **15:47-50**Annual Report and Auditor's Report, 1985, **56:73-8, 124-6; 59:8-12, 37**Annual Report, 1984, **19:29-33**Canadian Transport Commission estimates, 1984-1985, supplementary (B), **2:23-6**Canadian Transport Commission estimates, 1985-1986, main, **7:34-6**CN Marine Inc. Annual Report and Auditor's Report, 1985, **57:16-20***Freedom to Move*, **26:50-2; 40:11-3, 26-9, 134-6, 150-1; 41:14-5, 52-4, 80-1, 93, 95-6, 106-7**Transport Department Annual Report, 1983, **13:22-6, 45-9**VIA Rail Canada Inc. Annual Report and Auditor's Report, 1985, **56:15-9**VIA Rail Canada Inc. Annual Report, 1984, **14:19-22, 49-53****Cochrane, Michael**, references, *see* Transport

Department—Ministerial advisor

**Colosimo, Mr. Jim** (Thunder Bay Chamber of Commerce)St. Lawrence Seaway Authority Annual Report, 1984-1985, **60:4****Combines Investigation Act** *see* Air transport; Foreign

investment—Regulatory reform, effects, Mergers; Marine Transport—Coastal trade; Railways and rail transport—Rates, Determining; Transportation—Regulatory reform, effects; Trucking industry—Regulatory reform, effects, Rates

**Commercial Travellers' Association of Canada**Operations, membership, background, **39:77-8***See also* Witnesses**Committee**Former Chairman, Maurice Dionne, tribute, **1:8-9, 23**Mandate, separate from legislative committees, **48:10-1**

**Committee—Cont.**

- Membership *see* Orders of Reference
- Public consultations, 5:27-9
- Role, importance, 5:13
- Telegram from Hon. Tom Butters, Northwest Territories Government, 39:12
- Tour, Canada Harbour Place, Vancouver, B.C., 37:63-4
- Travel, Northern Canada, 28:7, 13; 37:55; 39:44, 48-9
- Travel schedule, 38:7-8
  - Halifax, N.S., 40:3; 41:3
  - Inuvik, N.W.T., 51:6
  - Rankin Inlet, N.W.T., 51:4
  - Thunder Bay, Ont., 60:4
  - Vancouver, B.C., 36:3; 37:3; 51:7
  - Whitehorse, Yukon Territory, 51:6-7
  - Winnipeg, Man., 38:3; 39:3
  - Yellowknife, N.W.T., 51:5
- See also* Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-36)—References, Regulations; Airports—Security; Canada Post Corporation—Annual Reports; Appendices; Canadian National Railway's Pension System Subcommittee—Reports; *Freedom to Move*; Order in Council appointments; Orders of Reference; Pacific Western Airlines Ltd.; *Structure 90*; Transportation—Northern and remote regions; United States Embassy—Relocation, National Capital Commission; VIA Rail Canada Inc.—Accidents

**Committees, Parliamentary** *see* Canadian National Railways' Pension System Subcommittee; CN Route; Disabled and handicapped; *Freedom to Move*—Regulatory reform, Legislation

**Communications** *see* Canadian National Railways

**Community and Transportation Services Department** *see* Witnesses

**Commuter trains** *see* Railways and rail transport; VIA Rail Canada Inc.—Passenger service

**Computerization** *see* Lighthouses

**Conference of Motor Transport Authorities** *see* Trucking industry—Regulatory reform

**Confidential contracts** *see* Air transport—Cargo rates; Brunswick Mining and Smelting; Forest industry—Rail transportation; Grain transportation—Freight rates; Marine transportation; Parcel delivery; Potato industry—Shipping; Pulp and paper industry; Railways and rail transport; Stelco—Shipping; Transport carriers; Transportation—Rates; Trucking industry

**Conflict of interest** *see* Canadian Aviation Safety Board

**Connelly, Mr. Roger** (Northwest Territories Government)  
*Freedom to Move*, 51:6

**Consumers Association of Canada** *see* Postal service—Rate increases; Witnesses

**Contracts** *see* Government contracts

**Cook, Mr. Jerry** (Thunder Bay Harbour Commission)  
St. Lawrence Seaway Authority Annual Report, 1984-1985, 60:4

**Cooke, Mr. S.T.** (Canada Post Corporation)  
Canada Post Corporation Annual Report, 1983-1984, 16:3, 44

**Cope, Mr. Raymond** (Ontario Trucking Association)  
*Freedom to Move*, 30:4, 58-61, 63-5, 67-78

**Copper mining**, rail/truck transportation, Murdochville, P.Q., 32:19

**Corner Brook Chamber of Commerce** *see* Witnesses

**Corporations**, crown/private, financial difficulties, federal bail-outs, 37:24-5, 75-6; 40:138

**Council of Forest Industries of B.C.**

Operations, 36:76

*See also* Witnesses

**Council of the Northwest Territories** *see* Witnesses

**Courier service** *see* Marine transport—Competition; Parcel delivery

**CP Air**

Acquisitions and takeovers, effects, 35:13, 26; 37:32

Air deregulation, effects

Cost-benefit study, 36:12

Costs, 36:11-2

Employees, 36:11-2

Markets, 36:12

Remote regions, 36:13-5

Routes, 36:11

Employee service, 36:21-2

Government subsidization, 36:21

Profits, 36:11

Reservation system, 37:32, 36

Routes, cross-subsidization, 36:25-6

Service, jet service, 36:7

Service, remote regions, 36:16-7

Smoking on board aircraft, policy, costs, 36:13

*See also* Air traffic accidents/incidents; Eastern Provincial Airways; Nordair

**CP Rail**

Branch lines, Hull, P.Q.—Maniwaki, P.Q., abandoning, Canadian Transport Commission decision, private group purchase attempt, federal assistance, 42:39-44

Pensioners, rail passes, health care plans, 29:42-3; 36:58-9; 56:41

Regulatory reform, impact, 29:36, 39, 47, 51

Remote regions, intermodal operations, 29:47-8

Safety record, 29:39

Stations, preserving, 13:27; 15:46

*See also* Railways and rail transport—Accidents—Double tracking—Historical background; VIA Rail Canada Inc.—Coordination—Stations

**CP Rail and Canadian National Railways**

Debt-equity ratio, taxes, etc., comparison, 29:44; 37:77-8

Integration, 39:58-9

Labour relations, comparison, 44:39-40

Mandate, regulatory reform impact, pricing, capital requirements, comparison, 26:9, 19

Operations, competition, public/private, impact, 29:43-5; 30:52-3

Property taxes, 37:80

Rates

Intermodal piggybacking, 30:66

Montreal, Que.—St. John, N.B./Montreal, Que.—Halifax, N.S. compensatory, 40:49-50, 53-7

Setting, 30:53; 38:28

Regulatory reform, impact, 39:51-2

Southern Railway acquisition, use, conditions, upgrading, 5:20-1; 19:5-6

Western provinces/Quebec, investment share, 42:42

**Crichton, Mr. John W.** (Northern Air Transport Association)

*Freedom to Move*, 28:3-7, 9-15, 17-27; 51:5

**Crofton, Mr. Patrick** (PC—Esquimalt—Saanich)

Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-36), 11:18-9, 78

Canadian Aviation Safety Board estimates, 1984-1985, supplementary (B), 2:63-4



**Crofton, Mr. Patrick—Cont.**

- Canadian National Railways Annual Report and Auditor's Report, 1984, **15:28**, 30-4
- Canadian Transport Commission estimates, 1985-1986, main, **7:23-6**
- Transport Department estimates, 1984-1985, supplementary (B), **1:48-51**
- Transport Department estimates, 1985-1986, main, **5:35-7**; **6:41-4**
- VIA Rail Canada Inc. Annual Report, 1984, **14:38-40**

**Crosby, Mr. Howard (PC—Halifax West)**

- Freedom to Move*, **40:55-6**, 69-71, 102-3; **41:10-1**, 114-5

**Crown corporations**

- Competition with private sector, equitable, **24:15-6**; **40:158**; **42:11-2**; **44:28**; **46:5**
- Contracts, tendering process, **15:41-4**
- See also* Crown corporations—Under Transport Minister's purview
- Equity/debt capital, **37:65**, 73
- Management, **37:74**, 81; **40:158**
- Ministerial directives/Orders in Council, tabling, **1:28-9**
- Privatization, **29:77-8**; **37:65**; **40:158**; **44:28**
- Role, mandate, **29:76-8**; **37:65**; **39:23**; **40:68**; **41:69-70**; **44:28-9**
- Public policy service, compensating, **46:36**
- Under Transport Minister's purview, tendering process, ministerial review, M. (Belsher), **22:36-8**, agreed to, 7
- See also* Air transport—Deregulating, effects, Competition; Canada Post Corporation; Canadian National Railways—Capital; CN Marine Inc.—Renaming; Corporations; Marine transport—Competition; Railways and rail transport—Competition—Regulatory reform; St. Lawrence Seaway Authority; Transport carriers; Transportation—Competition—Regulatory reform, Private—Regulatory reform, effects; Trucking industry

**Crown Forest Industries**

- Markets, transportation, **37:50**, 53-4
- See also* Witnesses

**Crow's Nest Pass freight rates**

- Bouchard statement to Union des producteurs agricoles, **1:25-6**
- Reviewing, **5:26-7**

**Customs and Excise see** Revenue Canada (Customs and Excise)**Customs tariff**

- Imposition, **30:6**
- See also* Air transport—Deregulation, effects, Fares; Marine transport—Foreign vessels; Railways and rail transport; Ships—Canadian; Trucking industry

**Da Sylva, Dr. N.P. (Canadian Medical Association)**

- Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-36), **10:3**, 10, 14-20

**Dana, Prof. Léo Paul (Acadia University)**

- Freedom to Move*, **40:3**, 105-15

**Dangerous goods see** Hazardous products**Dantzer, Mr. Vince (PC—Okanagan North)**

- Canadian National Railways Annual Report and Auditor's Report, 1985, **59:17**
- Canadian National Railways' Pension System Subcommittee, report to Committee, M., **48:13**
- CN Marine Inc. Annual Report and Auditor's Report, 1985, **57:13-4**
- Freedom to Move*, **30:16**; **32:29-30**, 64-5; **36:16**, 51-3, 84, 92-4, 114; **37:38-42**, 91-2; **38:63**, 67-8; **39:81**
- Procedure
- Agenda, **52:41-3**; **55:47**

**Dantzer, Mr. Vince—Cont.**

- Procedure—Cont.
- Agenda and procedure subcommittee, **48:6**
- Business meeting, **23:5-6**, 11; **48:13**; **55:45**, 47-8
- Election of Chairman, M., **48:5**
- Meetings, **23:11**
- Organization meeting, **48:5**
- Reports to Committee
- Ms., **23:5-6**; **48:13**
- M. (Ellis), **30:16**
- Subcommittee, M., **48:5**
- Transport Department estimates, 1986-1987, main, **53:18**, 20-2
- Air, **52:7**, 11-3, 18-9, 25-6, 28-31, 41-3

**DASH 7, DASH 8 see** Air Canada—Deregulation, Aircraft; Aircraft**Dawe, Hon. Ron (Newfoundland and Labrador Government)**

- Freedom to Move*, **41:3**, 63-83

**Daycare see** Canadian National Railways—Employees**DC-9 see** Air Canada—Aircraft**de Jong, Mr. Simon (NDP—Regina East)**

- Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-36), **8:13-7**, 25-7
- Transport Department estimates, 1984-1985, supplementary (B), **1:41-4**

**Deegan, Mr. A.E. (Canadian National Railways)**

- Canadian National Railways Annual Report and Auditor's Report, 1985, **56:4**, 63-4, 125

**Deer Lake Chamber of Commerce see** Appendices; Witnesses**Deer Lake, Nfld. see** Air transport—Role; Airports; Bus transport; Eastern Provincial Airways; Ferries—Service; Railways and rail transport—Service; Transportation—Role**Delaney-Leblanc, Ms Madeleine (CN Marine Inc.)**

- CN Marine Inc. Annual Report and Auditor's Report, 1985, **57:4**, 25

**Deregulation see** Air Canada; Air transport; Airports; City Express; CP Air; Eastern Provincial Airways; Nordair; United States; Wardair International Ltd.**Des Brisay, Mr. R.B. (Atlantic Provinces Chamber of Commerce)**

- Freedom to Move*, **41:3**, 48-55

**des Groseillers, Dr. Rolland (Canadian Optometrists Association)**

- Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-36), **11:3**, 33-42

**Desbiens, Mr. Pierre (L'Association québécoise des transporteurs aériens)**

- Freedom to Move*, **42:3**, 29, 34-5

**Descheemacker, Mr. Henry (Hay River Town Council)**

- Freedom to Move*, **51:5**

**Deschênes, Mr. Bernard (Canadian Aviation Safety Board)**

- Canadian Aviation Safety Board estimates, 1984-1985, supplementary (B), **2:3-4**, 46-82

**Detler, Mr. Tom (Inuvik, N.W.T.)**

- Freedom to Move*, **51:6**

**Detroit, Mich. see** Air transport—Service**Deveau, Mr. Dennis (Alliance of Railway Employees)**

- St. Lawrence Seaway Authority Annual Report, 1984-1985, **60:4**

**Deveau, Mr. Fred (International Pilots Association)**

- Airports, security, Committee study, **51:3**

- Developing countries** *see* Canadian National Railways—Equipment, Excess
- Dickson, Mr. Craig S.** (Atlantic Provinces Transportation Commission)  
*Freedom to Move*, 40:3, 8-17, 19-22
- Dillman, Mr. Ellwood** (Canadian Pulp and Paper Association)  
*Freedom to Move*, 43:3, 12-3
- Dingwall, Mr. David** (L—Cape Breton—East Richmond)  
*Freedom to Move*, 26:29
- Dionne, Maurice**, references *see* Committee—Former Chairman
- Disabled and handicapped**, accommodating, provisions  
Canadian Transport Commission role, jurisdiction, 39:98-9; 40:116-7  
Minister's statement forthcoming, 39:99; 40:119-20  
National policy, developing, 38:58-60, 63-4; 39:95, 103; 40:118, 120, 123-4  
Parliamentary committee study, 38:58-60  
*Policy on Transportation of Disabled Persons*, government report recommendations, 40:118  
Regulatory reform, effects, 39:99-101  
Support staff, equipment, feasibility, costs, etc., 38:61-2; 39:94-7, 102-3  
*See also* Air Canada; Air transport; Airports; Bus transport; Marine transport; Railways and rail transport; VIA Rail Canada Inc.
- Documents** *see* Procedure
- Doherty, Pat** (N.M. Paterson and Son Limited)  
St. Lawrence Seaway Authority Annual Report, 1984-1985, 60:4
- Dominion Marine Association**  
Operations, members, 25:5-6, 13-6  
Shipping policy, government consultations, 25:40
- Dominion Marine Association and the Canadian Shipowners Association** *see* Witnesses
- Dorin, Mr. Murray** (PC—Edmonton West)  
Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-36), 8:30; 10:33  
Canada Post Corporation Annual Report, 1983-1984, 16:64-8, 83  
Canadian National Railways Annual Report and Auditor's Report, 1984, 15:54-5  
Canadian Transport Commission estimates, 1984-1985, supplementary (B), 2:22  
Procedure  
Agenda and procedure subcommittee, M., 1:17  
Organization meeting, 1:15, 17  
Quorum, M. (D. Gray), 1:15
- Dorval International Airport** *see* Airports—Mirabel
- Douglas, Mr. Austin** (Transport Department)  
Transport Department estimates, 1986-1987, main, 53:3, 11, 13, 24
- Douglas, Ms Faye** (Canadian Air Line Flight Attendants Association)  
*Freedom to Move*, 36:3, 44-57
- Drainville, Mr. J.G.** (Canadian Transport Commission)  
Canadian Transport Commission estimates, 1985-1986, main, 7:3, 6-7, 20-2, 30-1
- Drury, Mr. Don** (Atlantic Provinces Trucking Association)  
*Freedom to Move*, 40:3, 34-7, 40, 47-9
- Dubé, Mr. Yves** (Canadian Transport Commission)  
*Freedom to Move*, 33:3, 16-7, 20-1, 25, 33, 37-8
- Dubin Commission** *see* Air Transport—Regulations
- Dubois, Mr. Emile** (Coal Association of Canada)  
*Freedom to Move*, 36:3
- Ducharme, Ms Theresa** (People in Equal Participation Inc.)  
*Freedom to Move*, 38:3, 57-64
- Duguay, Mr. Leo** (PC—St. Boniface)  
Canadian National Railways Annual Report, 1984, 19:16-8, 20, 26-9
- Duties** *see* Customs tariffs
- East Coulee, Alta.** *see* Railways and rail transport—Branch lines, Rosedale, Alta.
- Eastern Provincial Airways**  
CP Air purchase, effects, etc., 40:164-5; 41:56; 42:52; 46:16  
Regional routes, deregulation policy, effects, 2:26, 28-9  
Safety standards, Transport Department investigating, 2:27, 29  
Service, Deer Lake, Nfld., Stephenville, Nfld., decreasing, 2:13; 40:98-9; 41:40-1
- Economic and Regional Development Agreements** *see* Air transport—Service, Subsidizing; Transportation—Rates, Subsidizing
- Edmonton, Alta.** *see* Bus transport; Canadian National Railways—Hotel operations; Via Rail Canada Inc.—Routes
- Edmunston, N.B.** *see* VIA Rail Canada Inc.—Passenger service
- Electronic mail** *see* Postal service
- Elliott, Mr. Andrew** (Potash Corporation of Saskatoon Sales Limited)  
*Freedom to Move*, 39:3, 13-20
- Elliott, Mr. Dale** (Atlantic Provinces Trucking Association)  
*Freedom to Move*, 40:3, 39-41, 46
- Ellis, Mr. J.R.** (PC—Prince Edward—Hastings)  
Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-36), 8:17-22, 27; 9:7-8, 12-7, 29-37, 39  
*Freedom to Move*, 26:12, 24-7; 28:8, 12-5, 24; 29:12-5; 30:13-6; 45:15-8, 30-2; 46:14, 25  
Procedure  
Agenda and procedure subcommittee, M., 24:10  
Briefs, 9:7  
Business meeting, 23:7-9; 48:12  
Proceedings, 23:9  
Subcommittee, M. (Angus), 48:12  
St. Lawrence Seaway Authority Annual Report, 1984-1985, subcommittee, establishing, M. (Angus), 48:12
- Ellison, Mr. Duncan** (Transport Department)  
Transport Department estimates, 1985-1986, main, 5:4, 35, 43
- Embassies**  
Numbers, locations, breakdown, 51:34-5  
Sites, designated for embassy use, establishing, 51:34, 43-4  
Sites, other countries, comparison, 51:50-1  
*See also* Mile Circle Park; United States Embassy
- Employee profit sharing/ownership programs** *see* City Express; Transportation companies
- Employment** *see* Air B.C.; Air transport; Airlines—Mergers; Airports—Remote areas; Bradley Air Service; Coal industry—Production; Grain elevators—Regulatory reform; Railways and rail transport—Regulatory reform; St. Lawrence Seaway; Transportation—Regulatory reform, effects—Service; Trucking industry—Manitoba



**Employment Continuity Program** *see* Transport  
Department—Administration

**Employment programs** *see* Canadian National Railways

**En Route service** *see* Air Canada—Operations

**Engle, Mr. Robert P.** (Northwest Territorial Airways Limited)  
*Freedom to Move*, 51:5

**Entreprises ferroviaires du Canada Inc., Les** *see* Witnesses

**Environment** *see* United States Embassy—Relocation, Mile Circle

**Epp, Mr. Ernie** (Member of Parliament; Individual presentation)  
St. Lawrence Seaway Authority Annual Report, 1984-1985, 60:4

**ERDA** *see* Economic and Regional Development Agreements

**Erlichmann, Mr. Louis** (Canadian Labour Congress; International  
Association of Machinists and Aerospace Workers)  
*Freedom to Move*, 42:3, 52-3; 44:3, 14, 24-5

**Ernek, Mr. Peter** (Keewatin Inuit Association)  
*Freedom to Move*, 51:4

**Estimates** *see* Canadian Aviation Safety Board; Canadian Transport  
Commission; Grain Transportation Agency; Transport Department

**Etter, Mr. Lorne** (Nova Scotia Forest Products Association)  
*Freedom to Move*, 40:3, 73-4, 79-80

**Europe** *see* Railways and rail transport—Passenger service

**European Civil Aviation Conference** *see* Air transport—Deregulation

**Excise tax** *see* Customs and Excise; Gasoline

**Expo 86, Vancouver, B.C.**

Air Canada pavilion, costs, 58:43  
Canadian National Railways' pavilions, 56:53, 114  
VIA Rail Canada Inc. exposition, 56:30-1  
*See also* Air Canada—Operations, Vancouver, B.C.

**Exports** *see* Coal industry—Markets; Fertilizer industry; Forest  
industry—Transportation; Grain transportation; Pulp and paper  
products

**External Affairs Department** *see* Witnesses

**External aid**, airlifts, Transport Department involvement, 6:29-30

**Farmer, Mr. Bill** (Inuvik, N.W.T.)  
*Freedom to Move*, 51:6

**Farmers** *see* Grain transportation—Freight rates

**Farrell, Mr. D.I.** (Coal Association of Canada)  
*Freedom to Move*, 36:3, 115-28

**Federal Court of Canada** *see* Western Grain Transportation  
Act—Implementation

**Feed Freight Assistance Program**, reviewing, 13:48-9

**Feed grain** *see* Grain transportation

**Ferries**

Cost recovery, 13:9; 50:17-8  
Cutbacks, \$16 million, 1:69  
Newfoundland, 1:53; 41:37

*See also* Ferries—Rate increases—Rates—Service

Rate increases

Newfoundland, breakdown, 6:12-3  
Newfoundland, 15% increase, 1:53

Wilson's economic statement, Nov. 8/84 announcement, 2:29

**Ferries—Cont.**

Rates

Determining, 40:16-7  
Subsidizing, Atlantic provinces, 50:16-7  
Subsidizing, Newfoundland, 40:37  
User pay, 13:10-1

Service

Deer Lake, Nfld., 41:34  
Importance, cost increases, effects, 40:76-7  
Importance, toll free/user pay, 41:77, 79  
Atlantic provinces, 40:86-7  
Newfoundland, 40:86-8; 41:37  
Nova Scotia, 13:43-5  
Prince Edward Island, 40:30-1  
*See also* CN Marine Inc.

*See also* Forest industry—Transportation; VIA Rail Canada  
Inc.—CN Marine Inc.

**Fertilizer industry**

Domestic operations, 42:21  
Exports, 42:21, 23  
Prices, transportation, effects, 42:25-6  
Production costs, natural gas, price, effects, 42:23  
Shipping, importance, 42:20, 22  
Shipping, needs, 42:19-20

**Findlay, Mr. William** (Letter Carriers' Union of Canada)  
Canada Post Annual Report, 1983-1984, 17:3, 28-48

**Fiorita, Mr. Dan** (Transport Department)

Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-36), 9:3, 27-30, 34-8; 11:3, 64, 71

**Firefighters** *see* Airports—Regina

**Firefighting** *see* Airports

**First Boston (Canada) Limited** *see* Northern Transportation  
Company Limited

**Fisheries**, processing plant, Stephenville, Nfld., subsidized air freight  
rates, economic importance, 40:99

**Fishman, Mr. Ralph** (Garfield Systems Inc.)  
*Freedom to Move*, 32:3, 32-45

**Fletcher, Mr. Douglas L.** (Canadian National Railways)  
Canadian National Railways Annual Report and Auditor's Report,  
1985, 56:4, 69-75, 79-81, 83-4, 87-93, 100, 107-8, 110-1, 113,  
115-6, 120, 123-6, 129-32, 134, 136; 59:3, 5-8, 24, 30-1, 33-4

**Flight attendants** *see* Air Canada—Employees; Air  
transport—Employment

**Food and beverage services** *see* Air Canada; VIA Rail Canada  
Inc.—Passenger service

**Food and beverages**, prices, Northern Canada, equalizing,  
transportation costs, implications, 28:9-10, 16-7, 19-20; 37:60-3

**Forest industry**

Production

Competition, United States relationship, 36:94  
Eastern/western Canada, 36:97  
Nova Scotia, 40:74, 77

Rail transportation, competition, rates, etc., British Columbia,  
36:66-7  
Confidential contracts, effects, 36:95-6  
Joint line rates, effects, 36:68  
Regulatory reform, effects, 36:68, 73  
Routing through United States, Burlington Northern Rail system,  
36:66  
*See also* Forest industry—Transportation

**Forest industry—Cont.**

## Transportation

- Confidential contracts, effects, Nova Scotia producers, **40:75, 79, 81**
- Costs, **36:65-6, 68, 90**
- Exports to United States, **36:69-70, 90-1, 94, 96-7**
- Ferry service, Atlantic provinces, **40:76-7**
- Intermodal, competition/confidential contracts, **36:67-72, 74**
- Market development, relationship, British Columbia, **36:91, 95**
- Rail/truck, breakdown, **36:69**
- Routing through United States, **36:73-4, 93, 96**
- Trucking, costs, licensing, etc., Nova Scotia, **40:75, 78-81**
- United States, comparison, **36:71-3**

**Forrestall, Mr. J.M. (PC—Dartmouth—Halifax East; Parliamentary Secretary to Minister of Transport)**

- Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-36), **9:11, 28, 32, 37; 11:24-5, 53-6, 58-64, 66-74, 76-9; 12:8-10, 13-5, 18-9, 21-9, 31-3**
- Air Canada Annual Report, 1984, **18:7, 12, 34**
- Air pilots, medical exam, **9:32; 11:24-5, 77-9; 12:8-10, 14, 21-3**
- Air traffic accidents/incidents, **2:57-8; 9:11**
- Air transport
  - Deregulating, **7:26; 23:9; 36:36; 41:54-5**
  - Northern Canada, **39:71**
  - Safety and security, **37:46-7**
- Aircraft
  - Charges, **11:73**
  - Owner/operator, **11:74; 12:25-6**
- Airlines, flight crews, **11:73**
- Airports, zoning, **11:76**
- Canada Post Corporation Annual Report, 1983-1984, **16:69; 17:36**
- Canadian Aviation Safety Board
  - Estimates, 1984-1985, supplementary (B), **2:56-9**
  - Regional offices, **2:59**
- Canadian National Railways Annual Report and Auditor's Report, 1984, **15:32, 37-8, 58, 60**
- Canadian Transport Commission
  - Estimates, 1984-1985, supplementary (B), **2:20**
  - Estimates, 1985-1986, main, **7:17, 26, 32-3, 46**
  - Mandate, **27:34**
- CN Marine Inc. Annual Report and Auditor's Report, 1985, **57:5**
- Committee, mandate, **48:10-1**
- Disabled and handicapped, accommodating, **38:63-4; 39:99**
- Freedom to Move*, **25:36-7; 27:17-8, 31-4; 28:27; 29:26-7, 42, 69, 82, 87; 31:5, 12, 15, 17, 25-6; 32:53, 66; 33:22-3, 26-7, 34; 36:13, 24-5, 36, 38-9, 42, 63-4; 37:46-7; 38:12, 14, 19, 51, 63-4; 39:48, 70-2, 93, 99; 40:72, 92; 41:9-10, 54-5; 46:24-5, 28**
- Freight rates, increases, **40:92**
- Grain Transportation Agency estimates, 1984-1985, supplementary (B), **2:42-3**
- Laurentian Pilotage Authority Capital Budget, 1984 and Order in Council P.C. 1984-3073, **3:49**
- Marine transport
  - International, **7:46**
  - Port of Halifax, **41:9-10**
  - Safety, **2:57**
  - Shipping conference service, **46:24**
- Motor vehicles, safety, **2:56**
- National Transportation Act, introducing, **23:11**
- Procedure
  - Bills, **11:56, 60-1, 73-4, 77; 12:15, 17, 27-9**
  - Business meeting, **23:8-11; 48:8-13**
  - Meetings, **11:58-9; 23:10**
  - Ministers, **5:19; 13:16-7**
  - Proceedings, **23:9**
  - Room, **50:47**
  - Subcommittee, **48:9-10**
  - M. (Angus), **48:12**

**Forrestall, Mr. J.M.—Cont.**

## Railway cars

- Boxcars, **2:42-3**
- Cabooses, **2:21**
- Government fleet, **2:42**
- Hopper cars, **2:42**
- Railway crossings, safety, **7:17**
- Railways and rail transport
  - Regulatory reform, **39:93**
  - Safety, **39:93**
- Shipping Conferences Exemption Act, amending, **46:24**
- Transport Department
  - Annual Report, 1983, **13:16-7**
  - Estimates, 1985-1986, main, **5:19-20**
  - Estimates, 1986-1987, main, **50:46-7**
- Transportation
  - Regulatory reform, **27:34**
  - Remote regions, **23:8-9**
  - Role, **40:72**
- VIA Rail Canada Inc., accidents, **48:8-9**

**Fort Franklin, N.W.T. see Air traffic accidents/incidents****Foster, Capt Norman (Canadian Air Lines Pilots Association)**

- Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-36), **11:3, 6-7, 11, 16-8, 23-30**

**Fougere, Mr. Gerry (Prince Edward Island Potato Marketing Board)**

- Freedom to Move*, **40:3, 23-6, 32**

**Foulds, Mr. Jim (Ontario Legislature)**

- St. Lawrence Seaway Authority Annual Report, 1984-1985, **60:4**

**Frakes, Mr. Roland G. (Novacor Chemicals)**

- Freedom to Move*, **38:3, 14-21**

**Frache, Mr. Pierre (VIA Rail Canada Inc.)**

- VIA Rail Canada Inc. Annual Report, 1984, **14:3, 5-18, 21-31, 33-46, 49-55, 57-8, 61-2, 64, 66, 70-1**

**Franklin, Mr. Robert (Canadian National Railways)**

- Canadian National Railways Annual Report and Auditor's Report, 1984, **15:3, 20-1, 23, 31-2, 42**
- Canadian National Railways Annual Report, 1984, **19:3, 11-2, 36, 38**

**Fraser, Mr. Ted (Atlantic Provinces Trucking Association)**

- Freedom to Move*, **40:42-5**

**Freamo, Mr. B.E. (Canadian Medical Association)**

- Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-36), **10:3, 12, 24-9, 31**

**Fredericton, N.B. see Air transport—Deregulation, effects—Service****Free trade see Transportation—Regulatory reform**

- Freedom to Move*, document, **24:6-26; 25:4-44; 26:5-56; 27:4-39; 28:4-28; 29:5-98; 30:5-80; 31:4-35; 32:5-68; 33:4-41; 34:4-21; 35:4-42; 36:5-129; 37:5-106; 38:4-64; 39:5-104; 40:5-166; 41:5-117; 42:5-72; 43:5-44; 44:4-41; 45:4-34; 46:5-48; 51:4-7**
- Background, **24:7-8, 23**
- Committee study, **23:10; 29:62, 75, 80-1, 92, 95; 30:27-8; 33:26; 36:58; 37:6; 41:74-5, 98, 102**
- Draft report
  - Adopting, M. (Forrestall), as amended, **47:65**, carried
  - Consideration at Meech Lake, Que., **46:3**, agreed to
  - M. (Benjamin), **23:11**, agreed to, **4**
  - Regional hearings, **41:87, 89, 91**
  - Report recommendations, ministerial consideration, **41:80**
  - Report to House
    - Chairman authorized to edit, M. (D. Gray), **47:65**, agreed to
    - Printing, 3,000 copies, tumble format, M. (Clifford), **47:65**, agreed to



**Freedom to Move, document—Cont.**Committee study—*Cont.*Report to House—*Cont.*

Tabling, 47:65

Time restraints, 23:6-7; 29:62; 41:89

Government consultation with public, provinces, private sector, etc., 24:24; 29:26, 58, 75, 82, 85; 30:34; 36:43, 59-60, 64; 39:8; 40:166; 41:74, 87-8, 102; 44:12, 14, 18, 20

Implementation, Canadian Transport Commission

recommendations to Minister, report, 33:10-1, 21-3

Implementation, time frame, 29:58-9, 62, 83-4; 41:98-9; 44:11

Legislation emerging, 27:15, 18; 37:7; 38:6-8, 16; 39:26, 40-1; 41:98; 45:33-4; 50:6

Public hearings, 41:106-7, 111-2

Referring to Standing/Legislative Committees, 27:16

Statutes, amending before implementation, 38:8-9

National Transportation Act, relationship, 26:6

Objectives, 26:7, 9, 12; 27:5; 40:60; 44:5

Research studies, 37:78

Royal Commission study, proposing, 29:75, 80-3, 85; 36:58

Shortcomings, 27:7-8; 37:67; 39:86

*See also* Orders of Reference; Reports to House—Sixth; Western grain transportation—Grain Transportation Agency**Freight rates**

Deregulation, effects, etc., 15:54-5; 27:27-8

Increases, effects, Newfoundland, 40:92

Subsidies

Atlantic provinces, 13:7-14

Peat producers, Eastern Quebec, 7:30-1

*See also* Air transport—Deregulation, effects; Canadian National Railways—Terra Transport; Coal industry—Rail; Crow's Nest Pass; Grain Transportation; Railways and rail transport—Regulatory reform, effects; Transportation—Yukon Territory; Western grain transportation**French, Mr. Justin (Hay River Town Council)***Freedom to Move*, 51:5**Frensch, Mr. Edward (Canadian Federation of Independent Business)**

Canada Post Corporation Annual Report, 1983-1984, 17:3, 9-10, 12-3, 17, 24-5

**Frequent flyer program *see* Stelco—Employees****Fry, Mr. W.F. (Canadian Transport Commission)**

Canadian Transport Commission estimates, 1985-1986, main, 7:3, 10-1

**Fuel *see* Gasoline****Funnell, Mr. Brian (Canadian National Railways)**

Great Slave Lake Railway annual operating and net capital investment statement, 1983, 3:4, 52-5, 57-8

**Gagliano, Mr. Alfonso (L—Saint-Léonard—Anjou)**

Transport Department estimates, 1986-1987, main, 50:11-4, 36-7, 44-5

**Gagnon, Mr. André (Community and Transportation Services Department)***Freedom to Move*, 51:6**Gallant, Mr. Camille (Halifax Board of Trade)***Freedom to Move*, 40:3, 129, 132, 134-8**Gander International Airport *see* Air Canada—International operations; Airports****Garfield Systems Inc.**

Operations, employees, etc., 32:33-4, 37, 41-3

*See also* Witnesses**Garvey, Mr. Terence L. (Westar Mining)***Freedom to Move*, 46:3, 44-8**Gas *see* Canadian National Railways—Oil and gas operations****Gasoline and diesel fuel**

Excise tax increases, effects, 27:29-30

*See also* Air transport—Northern Canada*See also* Air Canada—Fuel**Gaspé Peninsula *see* Air transport—Role; Railways and rail transport—Branches—Passenger service; VIA Rail Canada Inc.—Stations****Geekie, Mr. D.A. (Canadian Medical Association)**

Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-36), 10:3, 11-3, 20, 24, 31

**Geldart, Ms Jeanne (Atlantic Provinces Chamber of Commerce)***Freedom to Move*, 41:3, 47-8**General Motors of Canada Ltd. *see* Railways and rail transport—Equipment****Geography *see* Transportation—Character****Gibberd, Mr. John (Canadian Transport Commission)***Freedom to Move*, 47:63-5**Gillard, Mr. David L. (Corner Brook Chamber of Commerce)***Freedom to Move*, 40:3, 151-2**Gillelan, Mr. David R. (Board of Trade of Metropolitan Toronto)***Freedom to Move*, 34:3-4, 6-7, 9-11, 13-4, 18, 21**Gimli, Man. *see* Air traffic accidents/incidents—Air Canada****Gimli report *see* Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-36)—References****Goffin, Mr. David (Canadian Chemical Producers Association)***Freedom to Move*, 42:3, 5, 9-10**Gordon, Mr. Mark R. (Makivik Corporation)***Freedom to Move*, 45:3-21**Gormick, Mr. Greg (VIA Rail Canada Inc.)**

VIA Rail Canada Inc. Annual Report, 1984, 14:3, 71-80

**Gottselig, Mr. Bill (PC—Moose Jaw)**

Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-36), 11:36-7

Canadian Transport Commission estimates, 1985-1986, main, 7:11-3

*Freedom to Move*, 25:27-30; 33:29-32; 34:12-3; 36:25; 38:27-8, 55; 39:18-9, 58-9

Procedure, Members, 34:12

Transport Department estimates, 1985-1986, main, 5:26-8

**Gourlay, Mr. D. Henry (Motrux Incorporated)***Freedom to Move*, 37:3, 89-94**Government contracts, tendering policy, 13:30, 32***See also* Air Canada; Airports; Canadian National Railways; Champlain Bridge—Towing; Crown corporations; Harbours, wharves and breakwaters—Harbour construction; Jacques Cartier Bridge; Transport Department**Government departments, agencies**

Programs, duplication, 2:71

Senior executives, salaries, disclosure, 16:56-7

*See also* Ottawa, Ont.; Search and rescue**Government departments appearing *see* Witnesses**

**Governor in Council** *see* Canadian Transport Commission—Regulatory agency

**Grain** *see* St. Lawrence Seaway

#### Grain elevators

- Labour, conditions, 38:11
- Location, determining, criteria, impact, 20:19
- Prairies/Thunder Bay, Ont., differences, Canada Labour Code application, 38:11
- Prince Rupert, B.C., 3:8
  - Dismantling, 5:28-9; 13:28, 31
  - Non-grain products/specialty crops use, 5:16-7; 13:31
- Regulatory reform, effects, branch line abandonment, elevators, decreasing use, effects on employment, 38:6, 10-1
- Tariff rate, variable, 20:12
- See also* Grain transportation—Regulatory reform

#### Grain Services Union

- Employee representation, 38:4-5
- See also* Witnesses

#### Grain transportation

- Canadian Wheat Board
  - Role, 2:37-8
  - See also* Grain transportation—Freight rates, Determining
- East-west shipment, costs, rail subsidization, effects on shipping in Great Lakes, St. Lawrence Seaway, 25:20, 25; 55:19-20
- Exports, definition, 39:56
  - North-south shipments, routing through United States, effects, 39:56
- Feed grain, costs, 2:36-7
- Feed grain, distribution points, 2:36-7
- Freight rates
  - Confidential contracts, 38:39
  - Determining, 33:18-9
    - Canadian Wheat Board role, 25:6, 9-10, 34
    - Procedures, 2:41
  - Incentive rates/variable rates, 2:41
  - Inland Water Freight Rates Act governing, 25:6, 9-10, 34
  - Projections, 7:12
  - Publishing, 39:52
  - Rail/farmers, subsidization, effects, 25:21
  - Rail subsidization, effects on Eastern seaboard ports, 41:93, 99
  - Rail subsidization, effects on shipping industry, 25:8-9, 19-20, 22, 32, 38
  - Reducing, 6:45; 7:42-3; 13:28, 30-1
  - Unit train runs, 2:36, 41-2
- Rail, costs, 55:26-7
- Railways
  - Branch lines, 29:84-5
  - Investment, 7:11-2
- Regulatory reform, effects, 38:5-6; 39:57
  - Grain elevators, branch line abandonment, 38:6, 10
  - Shipping through United States, north-south movement, 38:40
- Shipping industry, utilization, competition, 25:27, 32, 38
  - See also* Grain transportation—East-west shipment—Freight rates
- Storage, port facilities, 2:44-5
- Trucking, role, 38:35
- Volume, decreased, effects on rail upgrading, funding, 6:44-6
- Winter rail program, establishing, 2:38-9
- See also* St. Lawrence Seaway; Western grain transportation

#### Grain Transportation Agency

- Estimates, 1984-1985, supplementary (B), 2:3, 33-45
- See also* Orders of Reference
- See also* Western grain transportation; Witnesses

**Grain Transportation Authority**, bulk grain, co-ordinator functions, transfer from Canadian Transport Commission, 2:17-8, 23

**Grand Trunk Corporation**, operations, future, etc., 56:133

**Grant, Mr. Stewart** (Air Transport Association of Canada)  
Airports, security, Committee study, 51:3

**Gratwick, Mr. John** (Canadian Marine Transportation Centre of Dalhousie University)  
*Freedom to Move*, 40:3, 159-62

**Gray, Mr. Darryl L.** (PC—Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine; Vice-Chairman)

- Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-36), 10:21-3, 26, 32, 40-1; 11:58-9, 64, 74, 79; 12:15-7, 23-4
- Air Canada Annual Report, 1984, 18:20
- Canadian National Railways Annual Report and Auditors Report, 1984, 15:37-9, 56
- Canadian National Railways Annual Report and Auditor's Report, 1985, 56:59-60, 91-4, 96, 103-4, 128
- Canadian Transport Commission estimates, 1985-1986, main, 7:19-22
- CN Marine Inc. Annual Report and Auditor's Report, 1985, 57:12, 23-5, 28, 34
- Election as Vice-Chairman, *in absentia*, 48:5
- Freedom to Move*, 26:27-8; 29:79-81, 83-5; 31:23; 32:18-22, 37-9, 58-61; 33:25-9; 36:13-5, 58-9, 109-11; 39:19, 32-4, 47-8, 77; 40:16-7, 33, 68-9; 41:31, 77-9, 113-4; 42:13-4, 53-5; 43:21-2; 44:22-3; 45:19-20, 26-8
- Great Slave Lake Railway annual operating and net capital investment statement, 1983, 3:57-8
- Laurentian Pilotage Authority Capital Budget, 1984 and Order in Council P.C. 1984-3073, 3:48-9
- Northern Transportation Company Limited Disposal Authorization Act (Bill C-53), 21:25, 30, 37, 40
- Procedure
  - Agenda, 52:42
  - Agenda and procuree subcommittee, 49:128-9
  - M., 5:19
  - Bills, 12:15; 21:25
  - Business meeting, 23:8; 48:13
  - Election of Chairman, M., 1:8
  - Meetings, 11:58-9
  - Organization meeting, 1:8, 12, 15, 19-20; 49:127-9
  - Questioning of witnesses, 1:20; 56:59-60
  - Quorum, M., 1:12, 15
  - Subcommittee, M. (Benjamin), 48:13
  - Translators, 11:11
- Transport Department
  - Annual Report, 1983, 13:17-9, 41
  - Estimates, 1985-1986, main, 5:14, 19; 6:22-3, 37-8
  - Estimates, 1986-1987, main, 50:15-8, 35; 53:14-5
  - Air, 52:12-4, 26, 42
- United States Embassy, relocation, Mile Circle proposal, effects on Rockcliffe Airport, Committee study, 51:54-5
- VIA Rail Canada Inc. Annual Report and Auditor's Report, 1985, 56:25-6
- Western Grain Transportation Act (amdt.)(Bill C-44), 20:11; 22:16, 28, 35

**Great Lakes** *see* Grain transportation—East-west shipments; Marine transport; Pilotage; Ships

#### Great Lakes Pilotage Authority

- Fees, 25:6
- See also* St. Lawrence Seaway Authority



**Great Slave Lake Railway**

Financial statement, incorporating to Canadian National Railways' Annual Report, 3:55-6  
 Operating and net capital investment statement, 1983, 3:52-8  
*See also* Orders of Reference

**Greenaway, Mr. Richard** (United Transportation Union)

*Freedom to Move*, 39:3, 86-93

**Greer and Associates and the Centre for the Application of Resource Information Systems at Lakehead University** *see* Witnesses**Greer, Mr. Wayne** (Greer and Associates and the Centre for the Application of Resource Information Systems at Lakehead University)

St. Lawrence Seaway Authority Annual Report, 1984-1985, 60:4

**Grice, Mr. John** (Halifax-Dartmouth Port Development Commission)

*Freedom to Move*, 41:3, 5-16

**Gros Cacouna, Ile du, Que.** *see* Pilotage**Guiney, Mr. R.J.** (VIA Rail Canada Inc.)

VIA Rail Canada Inc. Annual Report and Auditor's Report, 1985, 56:4, 9, 11-2, 15-6, 18-9, 22, 28, 32, 39, 43  
 VIA Rail Canada Inc. Annual Report, 1984, 14:3, 7-9, 19-21, 28, 58-9, 68-70

**Gulf Canada Ltd.,** Petro Canada takeover, impact, 25:21**Gulf Coast** *see* Chemical industry**Hackston, Mr. David** (Canadian Transport Commission)

*Freedom to Move*, 33:3, 12-4, 17-8, 20-2, 24-5, 29-33

**Halifax Board of Trade** *see* Witnesses**Halifax-Dartmouth Port Development Commission** *see* Witnesses**Halifax, N.S.** *see* Canadian National Railways—Regulatory reform—Routes; Committee—Travel schedule; CP Rail and Canadian National Railways—Rates; Marine—Port of Halifax; VIA Rail Canada Inc.—Maintenance centres**Hall, Mr. A.H.** (Canadian Shippers' Council)

*Freedom to Move*, 46:3, 17-25, 27-8

**Hall, Mr. T. Norman** (Dominion Marine Association and the Canadian Shipowners Association)

*Freedom to Move*, 25:3-44

**Hamel, Mr. Roger B.** (Canadian Chamber of Commerce)

*Freedom to Move*, 46:3-11, 13-4, 16-7

**Hamelin, Mr. Charles** (PC—Charlevoix)

Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-36), 10:17-20

**Hamer, Tes** (Yellowknife Chamber of Commerce)

*Freedom to Move*, 51:5

**Hamilton, Mr. David** (Thunder Bay, Ont.)

St. Lawrence Seaway Authority Annual Report, 1984-1985, 60:4

**Hamilton International Civic Airport** *see* Airports**Hamilton, Ont.** *see* Postal service—Monitoring**Hamlet Council of Rankin Inlet and the Keewatin Chamber of Commerce** *see* Witnesses**Hammond, Mr. Derek** (Harmon Corporation)

*Freedom to Move*, 41:3, 24-33

**Hancock, Mecklin** *see* United States Embassy—Relocation, Project**Handicapped** *see* Disabled and handicapped**Hanna, Mr. J.** (VIA Rail Canada Inc.)

VIA Rail Canada Inc. Annual Report and Auditor's Report, 1985, 56:4, 25, 35-6

**Hannafin, Mr. Joseph** (International Association of Machinists and Aerospace Workers)

*Freedom to Move*, 42:3

**Hannigan, Mr. Lawrence** (VIA Rail Canada Inc.)

VIA Rail Canada Inc. Annual Report and Auditor's Report, 1985, 56:4, 6-26, 28-9, 31-46, 49-52

VIA Rail Canada Inc. Annual Report, 1984, 14:3, 7-9, 19-21, 28, 58-9, 68-70

**Harbours, wharves and breakwaters**

Dredging, 13:8, 49

Harbour construction, contracts, 13:8

Small craft harbour services, 13:49

*See also* CN Marine Inc.

**Hardy, Mr. Elliott** (PC—Kent)

Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-36), 10:30; 11:68; 12:16, 20-1

Air Canada Annual Report, 1984, 18:21-4

Canada Post Corporation Annual Report, 1983-1984, 17:46-8

*Freedom to Move*, 28:25-6; 31:9-12; 32:61-4

Procedure, bills, 12:16

St. Lawrence Seaway Authority Annual Report and Auditor General Report, 1983-1984, 3:26-9

Transport Department Annual Report, 1983, 13:26

Transport Department estimates, 1985-1986, main, 5:37-9; 6:4, 13-7, 33

VIA Rail Canada Inc. Annual Report, 1984, 14:22-5

**Harmon Corporation**

Mandate, 41:24-5

*See also* Airports—United States Air Force base, Transferring; Witnesses

**Harris, Mr. Iain J.** (Air B.C.)

*Freedom to Move*, 36:3, 98-114

**Hart, Mr. Howard** (Canadian Pulp and Paper Association)

*Freedom to Move*, 43:3, 5-9, 11-20, 22-4

**Hatfield, Hon. Richard** (New Brunswick Government)

*Freedom to Move*, 41:3, 100-17

**Havelock, Ont.** *see* VIA Rail Canada Inc.—Routes**Hay River, N.W.T.** *see* Northern Transportation Company Limited**Hay River Town Council** *see* Witnesses**Hazardous products, transportation**

Funding, 42:66-7

Jurisdiction, 7:8-9

Canadian Transport Commission role, 7:9-10

Transport Department, 5:33-4

Legislation, 42:67

PCB spill, Kenora, Ont. region, April 1985, 5:11, 27, 33-5, 41-2

Regulations, 5:11, 33-4, 41-3; 7:9-10

Vancouver, B.C., Canadian Transport Commission study, 7:23-4

*See also* Air Canada—Cargo; Canadian National

Railways—Employees; Chemical industry; Railways and rail transport—Safety

**Heads, Mr. J.** (Canadian Transport Commission)

Canadian Transport Commission estimates, 1984-1985, supplementary (B), 2:6-12, 17-23, 29-31

Canadian Transport Commission estimates, 1985-1986, main, 7:3, 8, 11-2, 14-8, 36-7, 40

*Freedom to Move*, 33:3, 15, 28-9

**Health care** *see* Air Canada—Passengers; Air transport; Airports—Lester B. Pearson International

**Health care plans** *see* CP Rail—Pensioners

**Health hazards** *see* Air Canada—Employees; Smoking

**Heap, Mr. Dan** (NDP—Spadina)  
Canadian National Railways Annual Report, 1984, 19:33-9

**Heath, Mr. Rod** (Canpotex Ltd.)  
*Freedom to Move*, 38:3, 21-9

**Heaver, Mr. Trevor D.** (Individual presentation)  
*Freedom to Move*, 37:3, 64-7, 69-72, 74-7, 79-82

**Heiss, Mr. Verner** (Justice Department)  
Northern Transportation Company Limited Disposal Authorization Act (Bill C-53), 21:3, 31-2, 37, 41

**Helicopters** *see* Air transport—Deregulation, effects

**Heliports**, location, zoning, 8:30

**Henderson, Mr. George** (L—Egmont)  
Procedure  
Agenda and procedure subcommittee, 49:130  
Organization meeting, 49:128, 130  
Printing, M., 49:128

**Henderson, Mr. Gordon F.** (Canadian Business Aircraft Association Inc.)  
Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-36), 11:3, 44-52

**Hibbeln, Mr. Carl H.J.** (Mining Association of Canada)  
*Freedom to Move*, 32:3, 19-26, 29-30

**Hiemstra, Mr. S. Grant** (Interior Lumber Manufacturers Association)  
*Freedom to Move*, 36:3, 65-72, 74

**High Prairie, Alta.** *see* Air traffic accidents/incidents

**Highways and roads**  
Northern Canada, jurisdiction, 53:22  
Trans-Canada, building, standards, policy, etc., 41:109  
Trans-Canada, upgrading  
Atlantic provinces, 6:11-2  
Northwestern Ontario, 5:39-41  
*See also* Alaska Highway; National Parks; Rockcliffe Airport; Trucking industry—Provincial regulations

**Hill, Mr. Dick** (Inuvik Chamber of Commerce)  
*Freedom to Move*, 51:6

**Hill, Mayor John** (Inuvik, N.W.T.)  
*Freedom to Move*, 51:6

**Hill, Mr. John** (Northwest Territories Government)  
*Freedom to Move*, 51:6

**Hinton, Alta.** *see* VIA Rail Canada Inc.—Accidents

**Holiday Rent-a-Car Incorporated** *see* Airports—Car rental concessions

**Hooper, Mr. Bill** (External Affairs Department)  
Airports, security, Committee study, 51:3

**Hopper cars** *see* Railway cars

**Horner, Mr. Bob** (PC—Mississauga North)  
Canada Post Corporation Annual Report, 1983-1984, 17:23-6, 39-43

**Horner, Mr. Bob**—*Cont.*

United States Embassy, relocation, Mile Circle proposal, effects on Rockcliffe Airport, Committee study, 51:21-3

**Horner, Dr. Hugh** (VIA Rail Canada Inc.)  
References *see* VIA Rail Canada Inc.—Rail Passenger Action Force  
VIA Rail Canada Inc. Annual Report, 1984, 14:3, 47-50, 55-7, 60-1, 63-5

**Horner, Hon. Jack** (Grain Transportation Agency)  
Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-36), 11:27-8, 41  
Grain Transportation Agency estimates, 1984-1985, supplementary (B), 2:3, 33-45

**Hotels** *see* Canadian National Railways

**Housing** *see* Rockcliffe Airport

**Hovdebo, Mr. Stan J.** (PC—Mississauga North)  
*Freedom to Move*, 27:25-31; 28:21-3  
Western Grain Transportation Act (amdt.)(Bill C-44), 20:19-20

**Hovercraft** *see* Search and rescue; Transport Department—Research and development

**Hull, Que.** *see* CP Rail—Branch lines

**Hump Yard Improvement Project** *see* Railways and rail transport

**Hunter, Mr. J.D.** (Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers)  
*Freedom to Move*, 44:3, 31-41

**Hynna, Mr. Y.A. George** (Canadian Optometrists Association)  
Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-36), 11:3, 37-8, 41-2

**Ice breakers**  
Canadian Coast Guard, review, 13:7-8  
Deployment, 6:31-2  
Employees, administrative, classification levels, 6:32-3  
User pay system, 13:10

**Ice breaking** *see* CN Marine Inc.; Marine transport—Canadian Coast Guard

**ICG Liquid Gas Ltd.**  
Operations, 39:74  
Rail/truck utilization, 39:74  
*See also* Witnesses

**In camera meetings** *see* Procedure

**Income tax** *see* Northern Transportation Company Limited

**Inland Water Freight Rates Act** *see* Grain transportation—Freight rates

**Innuvialuit Development Corp.** *see* Northern Transportation Company Limited

**Insurance** *see* Canadian National Railways—Level crossings; St. Lawrence Seaway; Trucking industry; VIA Rail Canada Inc.

**Interior Lumber Manufacturers Association**  
Operations, membership, etc., 36:65, 70  
*See also* Witnesses

**International Association of Great Lakes Ports Authorities** *see* St. Lawrence Seaway Authority

**International Association of Machinists and Aerospace Workers** *see* Witnesses

**International Civil Aviation Organization** *see* Witnesses



**International Pilots Association** *see* Witnesses

**Inuit** *see* Air transport—James Bay

**Inuvik Chamber of Commerce** *see* Witnesses

**Inuvik, N.W.T.** *see* Committee—Travel schedule; Witnesses

**Investment Canada Act** *see* Air transport—Deregulating, effects, United States—Foreign carriers; Transportation—Regulatory reform, effects, Foreign investment; Trucking industry—Foreign ownership—Regulatory reform, effects, Transborder traffic; Transportation companies

#### **Iron-ore**

Production, decline, effects on shipping industry, **25:28**

Production, transportation, St. Lawrence Seaway, **55:9**

Shipping, competition, **25:43**

**Ivany, Mr. Terry** (Atlantic Provinces Trucking Association)

*Freedom to Move*, **40:3**, 38-9, 41, 43, 45-6

**Jacques Cartier and Champlain Bridges Authority** *see* St. Lawrence Seaway Authority

**Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated**

Annual Report, 1983-1984 and Auditor General Report, 1983-1984  
*see* Orders of Reference

**Jacques Cartier Bridge**

Canadian Ports Authority policing, **3:30**

Construction and maintenance, federal/provincial jurisdiction, **3:31-3**

Expenditures, **1:35-6**

Towing jobs, tendering, etc., **3:30-1**

**James Bay** *see* Air transport

**James Bay and Northern Quebec Agreement**

Provisions, **45:4-5**

*See also* Air transport—James Bay

**Jason, Mr. Len** (Yellowknife Chamber of Commerce)

*Freedom to Move*, **51:5**

**Jasper, Alta.** *see* VIA Rail Canada Inc.—Routes

**Jeannot, Mr. Pierre J.** (Air Canada)

Air Canada Annual Report and Auditor's Report, 1985, **58:4**, 6-33, 36-40, 42-4, 47, 49, 53-62

Air Canada Annual Report, 1984, **18:3-7**, 9-33, 35-40, 42-3

**Jenner, Mr. Brian** (Association québécoise des transporteurs aériens)

*Freedom to Move*, **42:3**, 29-35, 37-9

**Jet foils** *see* Aircraft

**Johnson, Mr. Dennis** (Thunder Bay Chamber of Commerce)

St. Lawrence Seaway Authority Annual Report, 1984-1985, **60:4**

**Johnson, Mr. Ken** (Canadian Aviation Safety Board)

Canadian Aviation Safety Board estimates, 1984-1985, supplementary (B), **2:4**, 57-8, 61, 74, 76-7, 79-80

**Johnston, Mr. Dave** (Northwest Territories Federation of Labour)

*Freedom to Move*, **51:5**

**Johnston, Mr. Kenneth R.** (Mining Association of Canada)

*Freedom to Move*, **32:3**, 6-24, 26-9, 31

**Johnston, Mr. W.** (Canadian Chamber of Commerce)

*Freedom to Move*, **46:11**

**Joint Transportation Committee of the City of Fredericton**, mandate, **40:140**

**Joint Transportation Committee of the City of Fredericton and the Fredericton Chamber of Commerce** *see* Witnesses

**Jones, Mr. David** (Canadian Transport Commission)

*Freedom to Move*, **33:3**, 19-21

**Jordan, Prof. William A.** (Public Interest Research Centre)

*Freedom to Move*, **35:3**, 28-42

**Jourdenais, Mr. Fernand** (PC—La Prairie)

Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-36), **8:29-30**; **10:14-7**, 28-30; **12:8**  
Canada Post Corporation Annual Report, 1983-1984, **16:34**, 40, 44-9

Canadian Aviation Safety Board estimates, 1984-1985, supplementary (B), **2:57-8**, 61, 74, 76-7, 79-80

Canadian National Railways Annual Report and Auditors Report, 1984, **15:50-5**

Canadian Transport Commission estimates, 1985-1986, main, **7:44-5**

*Freedom to Move*, **32:34-5**

Laurentian Pilotage Authority Capital Budget, 1984 and Order in Council P.C. 1984-3073, **3:46-8**, 51-2

Procedure

Members, **5:23**

Ministers, **13:20**

Questioning of witnesses, **3:29-30**, 35-6

Witnesses, M., **14:18**

St. Lawrence Seaway Authority Annual Report and Auditor General Report, 1983-1984, **3:29-36**

References *see* Appendices

Transport Department

Annual Report, 1983, **13:20-2**

Estimates, 1984-1985, supplementary (B), **1:34-6**, 60-2

Estimates, 1985-1986, main, **5:23-4**, 26, 43

VIA Rail Canada Inc. Annual Report, 1984, **14:18**, 25-8, 44-5

**Juneau, Mr. Paul** (Canadian Transport Commission)

*Freedom to Move*, **47:63-5**

**Justice Department** *see* Witnesses

**Kamloops, B.C.** *see* Canadian National Railways—Tracks

**Kapty, T.A.** (Trans North Air)

*Freedom to Move*, **51:7**

**Keenan, Mr. John** (Canadian Air Lines Pilots Association)

Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-36), **11:3**, 7-16, 19-23, 29-32, 42

**Keeper, Mr. Cyril** (NDP—Winnipeg North Centre)

Canada Post Corporation

Annual Report, 1983-1984, **16:15-20**, 53, 56-7, 64, 78-9, 81; **17:13-4**, 43-5

Deficit, **17:14**

Employees, **16:78-9**; **17:45**

Labour unions, **17:44**

Postal plants, **17:44**

Productivity, **17:14**

Senior executives, **16:16-7**, 56-7

Postal service

Delivery, **16:19-20**

Quality of service, **17:13**, 44

Rate increases, **16:15-6**, 18-9; **17:13**

Procedure, ministers, **16:57**

Procedure, room, **16:64**

**Keewatin Inuit Association** *see* Witnesses

**Kelowna, B.C.** *see* Airports—Landing facilities

- Kelsall, Mr. John P.** (Canadian Pacific Railways)  
*Freedom to Move*, 29:3, 39-40, 50, 54-5
- Kenora, Ont.** *see* Hazardous products
- Key, Mr. George A.** (Atlantic Provinces Transportation Commission)  
*Freedom to Move*, 40:3, 5-8, 19, 22
- Kipp, Mr. David S.** (B.C. Legislative Board Brotherhood of Locomotive Engineers)  
*Freedom to Move*, 36:3, 57-64
- Knox-Leet, Ms Minnie Grey** (Makivik Corporation)  
*Freedom to Move*, 45:3, 6-7
- Kudelik, Mr. Walter** (Northwest Territories Association of Municipalities)  
*Freedom to Move*, 51:5
- Labour** *see* Grain elevators
- Labour disputes and strikes** *see* Airlines—Employees—Flight crews; Canada Post Corporation; Railways and rail transport
- Labour relations** *see* Air transport—Employment; Airlines; Canada Post Corporation; CN Marine Inc.—Employees; CP Rail and Canadian National Railways; Transportation—Government intervention
- Labour unions** *see* Canada Post Corporation; Railways and rail transport—Safety, Legislation
- Labrador** *see* Air Canada—Cargo; Air transport; CN Marine Inc.—Ferry service, Newfoundland; Newfoundland and Labrador Government
- Lac St. Jean Que.** *see* VIA Rail Canada Inc.—Equipment, Testing
- Lafleur, Mr. Bob** (Transport Department)  
Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-36), 8:3, 13, 15-6, 18-22, 26, 29; 9:3, 38-9; 11:3, 64-8, 74-6
- Lafrance, Mr. C.** (Transport Department)  
Transport Department estimates, 1986-1987, main, 50:42-3  
Air, 52:3-17, 24-5, 29-30, 32, 38
- Lakehead University** *see* Witnesses
- Lambert, Mr. Gérard** (Canadian Optometrists Association)  
Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-36), 11:3, 32
- Landry, Mr. John** (Halifax Board of Trade)  
*Freedom to Move*, 40:3, 124-9, 131-2, 135, 138-9
- Laurentian Pilotage Authority**  
Capital budget, 1984 and Order in Council P.C. 1984-3073, 3:43-52  
*See also* Orders of Reference  
Fees, 25:16  
6 and 5 restraint program, effects, 3:44, 46, 49  
Pilots, salaried/contract employees, 3:47-8  
*See also* Witnesses
- Lawless, Mr. Ronald Edward** (Canadian National Railways)  
Canadian National Railways  
Annual Report and Auditor's Report, 1984, 15:3, 16-8, 25, 28, 35-7, 46-9, 51-5, 57, 59-60, 63  
Annual Report and Auditor's Report, 1985, 56:90; 59:3, 9-10, 14-5, 18-24, 27-30, 32-3, 35-6, 38-9, 41-5  
Annual Report, 1984, 19:3, 5-6, 8, 12-7, 19-27, 29, 32-3  
*Freedom to Move*, 26:3, 15-24, 28
- Lay-offs** *see* Air Canada—Employees; Airlines—Flight crews; Canada Post Corporation—Employees; Canadian Coast Guard; Canadian
- Lay-offs** *see—Cont.*  
National Railways; Champlain Bridge; Lighthouses; Transportation—Regulatory reform, effects, Employment; VIA Rail Canada Inc.—Maintenance centres
- Leblanc, Mr. Michel** (Association québécoise des transporteurs aériens)  
*Freedom to Move*, 42:3, 33, 36-7
- LeClair, Mr. J. Maurice** (Canadian National Railways)  
Canadian National Railways  
Annual Report and Auditor's Report, 1984, 15:3, 9-17, 19-20, 22-3, 25-39, 41-3, 45-54, 56-60, 62-5  
Annual Report and Auditor's Report, 1985, 56:4, 53-8, 60-78, 81-3, 85-7, 89, 92, 94-107, 110-20, 122, 126-8, 130, 133, 135-6; 59:3-5, 9-16, 18-22, 25-7, 31-2, 34-5, 37, 39-42, 45  
Annual Report, 1984, 19:3, 5-12, 15-20, 23-4, 26-35, 37-9  
*Freedom to Move*, 26:3, 5-11, 14-5, 18-20, 24, 26-9
- Legault, Mr. Gilles** (Entreprise ferroviaires du Canada Inc.)  
*Freedom to Move*, 42:3, 39-44
- Lester B. Pearson International Airport** *see* Airports
- Letter carriers** *see* Canada Post Corporation
- Letter Carriers' Union of Canada**  
Role, 17:42-3  
*See also* Witnesses
- Lewis, Mr. Reg J.** (Manitoba Trucking Association)  
*Freedom to Move*, 38:3, 36, 39-43
- Lighthouses**, computerization, lay-offs, 5:21-3; 6:28-30
- Linder, Mr. R.W.** (Air Canada)  
Air Canada Annual Report and Auditor's Report, 1985, 58:4, 21, 27, 34, 50-3  
Air Canada Annual Report, 1984, 18:3, 25-6, 35, 38-9
- Loberg, Mr. Carmen** (Southern Air Transport Association)  
*Freedom to Move*, 36:3, 26-44
- Locomotives** *see* VIA Rail Canada Inc.—Equipment
- London, England** *see* Air Canada—International operations
- London, Ont.** *see* Air Canada—Operations; Airports—Security, Baggage; Canadian National Railways—Operations—Service; VIA Rail Canada Inc.—Passenger service
- Long, Mr. J. David** (Canadian Industrial Transportation League)  
*Freedom to Move*, 30:3, 31-57
- Lord's Day Act** *see* Trucking industry
- Ludwick, Mr. Eugene M.** (Canadian Chamber of Commerce)  
*Freedom to Move*, 46:3, 9-12
- MacDonald Commission** *see* Air transport—Deregulating
- MacDonald Hotel** *see* Canadian National Railways—Hotel operations
- MacDonald, Mr. Ken** (Consumers Association of Canada)  
*Freedom to Move*, 35:3-22, 24-7
- Maclaren, Mr. Ken** (Canadian Trucking Association)  
*Freedom to Move*, 29:3, 5-35
- MacPhearson Commission** report recommendations  
Implementation, 29:59  
*See also* Railways—Intermodal piggybacking
- Magdalen Islands** *see* CN Marine Inc.—Ferry service



**Magee, Mr. J.E.** (Canadian Manufacturers' Association)  
*Freedom to Move*, 30:3, 5-21, 24-30

**Maheu, Mr. Bernard L.** (Board of Trade of Metropolitan Toronto)  
*Freedom to Move*, 34:3, 13

**Mail delivery** *see* Postal service

**Makivik Corporation**  
Mandate, 45:4-5, 13  
*See also* Witnesses

**Malone, Mr. Arnold** (PC—Crowfoot)  
*Freedom to Move*, 24:10  
Northern Transportation Company Limited Disposal Authorization Act (Bill C-53), 21:25-6, 38-9  
Procedure  
Bills, 21:25; 22:11-2  
Business meeting, 48:11  
Subcommittee, M. (Angus), 48:11  
St. Lawrence Seaway Authority Annual Report, 1984-1985, subcommittee, M. (Angus), 48:11  
Western Grain Transportation Act (amdt.) (Bill C-44), 20:15-8; 22:11-2, 15, 18, 24

**Manifold, Mr. R.K.** (Council of Forest Industries of B.C.)  
*Freedom to Move*, 36:3, 80, 82-4

**Manitoba** *see* Railway cars—Boxcar rehabilitation program; Railways and rail transport—Regulatory reform, effects; Transportation; Trucking industry

**Manitoba Federation of Labour** *see* Witnesses

**Manitoba Province** *see* Witnesses

**Manitoba Trucking Association** *see* Witnesses

**Maniwaki, Que.** *see* CP Rail—Branch lines

**Mantha, Mr. Moe** (PC—Nipissing)  
Aeronautics Act (amdt.) (Bill C-36), 9:12  
Canadian Aviation Safety Board estimates, 1984-1985, supplementary (B), 2:68-9  
*Freedom to Move*, 32:15-6, 39-40; 35:42; 36:22-3, 39-41, 55-7; 37:79-81, 105; 38:20; 39:40-1, 70-1; 40:19-20, 48-9, 82; 41:45-6, 116-7; 42:16-7, 25, 51-3  
Transport Department Annual Report, 1983, 13:27  
Transport Department estimates, 1984-1985, supplementary (B), 1:46-7

**Manufacturers**, transportation, regulatory reform, effects, 30:6  
Markets, competition, 30:6  
United States comparison, 30:6

**Marchand, Hon. Jean** (Canadian Transport Commission)  
Canadian Transport Commission estimates, 1984-1985, supplementary (B), 2:3, 5-6, 9-20, 23, 26-7, 29-32  
Canadian Transport Commission estimates, 1985-1986, main, 7:3-7, 9-10, 12-4, 18, 20-6, 28-30, 33-4, 36-7, 39, 41, 45-6

**Marin, Judge René-J.** (Canada Post Corporation)  
Canada Post Corporation Annual Report, 1983-1984, 16:3, 5-7, 44-5, 70

**Marine Atlantic Inc.** *see* CN Marine Inc.—Renaming

**Marine transport**  
Arctic operations, 25:24-5  
*MV Arctic* prototype, capabilities, 25:24, 26  
Canadian Coast Guard services, dredging, navigation, ice breaking, user fees, introducing, 40:32, 54, 56, 64; 41:69, 96; 44:40  
Capacity, United States comparison, 25:11

**Marine transport—Cont.**

Capacity, United States comparison—*Cont.*

Impact, Newfoundland, 41:79-80

Coastal trade, Canadian jurisdiction, extending 200 miles offshore, 27:6; 44:23-4

Coastal trade, Combines Investigation Act application, 41:116

Commodities, Canadian shipping to foreign points, 25:39-40

Commodities, controls, 25:34

Competition

Anti-competitive pricing, 24:19-20, 23

Conferences, legislation, amending, 24:8

Confidential contracts, effects, 25:38, 42-4; 26:10; 27:5-6, 22; 29:97

Courier service, development, 24:13

Crown corporations, role, 24:19-21

Predatory pricing, 25:9

Regulating, 31:33-4

Regulatory agency, establishing, 24:19-20

Confidential contracts

Large/small manufacturers, shippers, 31:6-7

*See also* Marine transport—Competition—Port of Halifax, Competition—Shipping conference

Deep sea trade, international shipping, competition, 25:14-5

Development, control, 39:26

Disabled and handicapped passengers, accommodation, service, 40:117

Foreign vessels, requirements, system of waivers, application of duty, 25:6-7, 34-5; 32:6, 29-30; 40:7, 15-6; 41:69; 44:23

Government treatment, equitable, 25:40-1

Great Lakes, year round service, establishing, economic effects, 50:30-1

International, Canada, other countries relationship, 7:46

Natural resource exploration equipment, licensing, 46:5

Newfoundland, 41:37

*See also* Marine transport—Canadian Coast

Guard—Rates—Regulatory reform

Northern, remote regions

Regulating, 39:44

Resupply services, 25:7; 27:6

Servicing, 24:18

Package freight, decline, costs, etc., 25:11-2

Port of Halifax, 41:10

Competition

Canadian National Railways position, regulatory reform, effects, 40:125-6, 131-8; 41:9, 14-5

Railways, confidential contracts, effects, 41:11-2

Railways, position, regulatory reform, effects, 40:126-7; 41:5-10, 12-3, 15, 21

Container traffic, 41:11, 13-4

Operations, volume, 40:125-6, 128; 41:6-7, 14

Ports Canada mandate, relationship, 41:15

Subsidies, 41:8-9

Railways

Relationship, 40:162

*See also* Marine transport—Port of Halifax, Competition

Rates, compensatory, Newfoundland, 40:36-7

Regulatory reform, effects, 25:7-8, 21-2; 30:32-3; 31:5; 44:24  
Newfoundland, 40:152

United States comparison, 25:12

*See also* Marine transport—Port of Halifax, Competition  
Safety, study, 2:56-7

St. John, N.B. Port, entrance and exit restrictions, status, 41:86, 91, 96

Service, competition, 25:10-1

United States, comparison, 25:12-3

Shipping conference service, 46:21-2

Canadian fleet, viability, 46:24-6

**Marine transport—Cont.**Shipping conference service—*Cont.*

Competition, 36:87-8; 46:19-21

Confidential contracts, 46:19, 23, 27

Loyalty contract, cartels, 100% cargo committed, 46:19, 22-4, 26

Multimodal rates, inland portion, negotiating, 46:19, 27

Rates, level of service, 46:19

Trans-Pacific Westbound Agreement, 46:21

Shipping rates, regulatory agency, 25:43-4

Trade

Decline, effects, 25:33

*See also* Marine transport—Coastal trade—Deep sea trade*See also* Ferries; Lighthouses; Mining industry; Pilotage; Pulp and paper industry; Stelco—Shipping; Transport

Department—Expenditures

**Maritime Freight Rates Act Program** *see* Railways and rail

transport—Confidential contracts, Atlantic Region;

Transportation—Subsidization, Atlantic Region

**Marshall, Mr. R.T.** (Coal Association of Canada)*Freedom to Move*, 36:3, 115, 122, 129**Martin, Mr. Dick** (Canadian Labour Congress)*Freedom to Move*, 44:3, 13-4, 18-20, 25-9**Martin, Ms Margaret** (Transport Department)*Freedom to Move*, 37:63-4**Martin, Mr. Robert** (Canadian Transport Commission)*Freedom to Move*, 33:3, 30-1**Masse, Mr. Yvon H.** (Canadian National Railways)

Canadian National Railways

Annual Report and Auditor's Report, 1984, 15:51

Annual Report and Auditor's Report, 1985, 56:4, 93-5, 99,  
118-20, 128-9

Annual Report, 1984, 19:3, 8

**Masters, Mayor Jack** (Thunder Bay, Ont.)

St. Lawrence Seaway Authority Annual Report, 1984-1985, 60:4

**Maville, Mr. Tom** (Canadian Transport Commission)*Freedom to Move*, 47:63-5**Mazankowski, Hon. Don** (PC—Vegreville; Minister of Transport)

Aeronautics Act, amending, 5:9

Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-36), 8:3, 5-18, 22-33

Air Canada

Canada Labour Relations Board, 1:31-2

Deregulation, 50:29-30

Privatization, 1:38-41; 13:16; 27:38-9

Air traffic control towers, landing control systems, 50:5, 42

Air transport

Charter service, 8:30-1

Deregulating, 1:38; 5:31; 8:23-4, 32-3; 27:10-1; 53:21-2

Fare tax, 13:42

Northern Canada, remote regions, 27:23; 53:21

Aircraft

DASH 7s, 27:12

Government executive, 5:17

Jet foils, 1:49-50

Owner/operator, 8:29

Safety, 8:12-3

Airports

Administration, 13:9-10, 22-3

Car rental concessions, 1:41-8, 58-62

Contracts, 53:13-4

Cost recovery, 13:9

Funding, 8:10-1, 28; 13:9, 23, 42

**Mazankowski, Hon. Don—Cont.**Airports—*Cont.*

Hamilton Civic International, 50:29

Land leasing, 53:11

Landing facilities, 8:10

Lester B. Pearson International, 50:45-6

Local airstrips, 53:22

Mirabel International, 5:23-6

Security, 5:15-6, 29; 8:14-5; 27:7; 50:6, 12-4, 34-7; 53:25

Taxi service, 13:32

Zoning, 8:30-1

Bouchard, references, 1:25, 30-1

Bus transport, passenger service, 27:23-4

Canada Ports Corporation, expenditures, 50:37

Canada Shipping Act, amending, 5:9; 27:6; 50:5; 53:6

Canadian Aviation Safety Board

Establishment, 5:11

Location, 1:26-7

Transport Department, relationship, 1:27-8

Canadian Coast Guard

Operations, 53:22

Youth involvement, 53:18-9

Canadian National Railways

Employees, 27:38

Federal overpayment, 13:12-3; 50:8-9

TerraTransport, 53:15-8

Transcona shops, 13:35-6

Canadian Transport Commission

Mandate, 27:30-1, 34-5

Regulatory agency replacing, 27:7

Champlain Bridge

Expenditures, 1:35-6

Lay-offs, 1:35

Tolls, 1:35

Towing jobs, 1:60-1

Traffic, 1:35-6

CN Route, privatization, 50:31

CN (West Indies) Steamships Limited, funds, 13:13; 50:9

Coal industry, rail transport, 50:23-4

Committee, public consultations, 5:29

Committee, role, 5:13

CP Rail and Canadian National Railways, Southern Railway

acquisition, 5:20-1

CP Rail, stations, 13:27

Crown corporations, Ministerial directives/Orders in Council, 1:28-9

Crown corporations under Transport Minister's purview, tendering  
process, M. (Belsher), 22:37

Crow's Nest Pass, freight rates, 1:25-6

Ferries

Cost recovery, 13:9; 50:17-8

Newfoundland, 1:53

Rates, 13:10-1; 50:17

Service, 13:43-5

*Freedom to Move*, 27:4-31, 34-9

Legislation emerging, 50:6

Freight rates

Deregulation, 27:27-8

Subsidies, 13:9, 11-12, 14

Gasoline and diesel fuel, excise tax, 27:29-30

Government contracts, tendering policy, 13:32

Grain elevators, Prince Rupert, B.C., 5:16-7, 29; 13:31

Grain transportation, freight rates, 13:30-1

Hazardous products, transportation, 5:11, 33-5, 41-3

Heliports, location, 8:30

Highways and roads

Northern Canada, 53:22

Trans-Canada, upgrading, 5:39-41



**Mazankowski, Hon. Don—Cont.**

- Ice breakers, Canadian Coast Guard, 13:8, 10
- Jacques Cartier Bridge, expenditures, 1:35-6
- Lighthouses, computerization, 5:21-3
- Marine transport
  - Coastal trade, 27:6
  - Competition, 27:5-6, 22
  - Great Lakes, 50:31
  - Northern, remote regions, 27:6
- Multimodal transportation centre, Regina, Sask., 13:43
- National Rail Passenger Transportation Act, establishing, 50:6-7
- National Transportation Act, amending, 5:8-9; 27:8;
- Nordair, CP Air offer to purchase, 27:4; 27:37
- Northern Transportation Company Limited
  - Assets, 21:36
  - Board of directors, 21:7-8
  - Canadian Transport Commission role, 21:8, 10-1
  - Debt to government, 21:37-8
  - First Boston (Canada) Limited study, 21:8, 13
  - Government retaining portions, 21:8
  - Hay River, N.W.T., 21:9
  - Impact studies, 21:8
  - Income tax implications, 21:20, 30-1, 37
  - Management, 21:16
  - Native people, 21:8
  - Negotiations, 21:15
  - Northern transportation, effects, 21:12
  - Terms and conditions of sale, 21:9-14, 17, 20-1, 23-4, 29, 31-2, 35
  - Trimac involvement, 21:14
- Northern Transportation Company Limited Disposal Authorization Act (Bill C-53), 21:7-17, 20-1, 23-4, 29-32, 35-7, 40
- Ports Canada, expenditures, 13:41
- Procedure
  - Bills, 21:20-1, 23-4; 22:13, 26
  - Meetings, 1:24
  - Ministers, 1:67; 5:10-1, 44; 13:49
- Rail passenger transportation act, establishing, 1:71; 5:10, 26
- Railway cars
  - Boxcar rehabilitation program, 5:31-3
  - Cabooses, 5:29
- Railway crossings
  - Accidents, 50:22
  - Level crossings, 13:40-1; 50:23, 25-6, 44-5
  - Safety, 50:5
- Railways and rail transport
  - Accidents, 50:21, 24
  - Branch lines, 50:12
  - Competition, 27:6, 20-1
  - Confidential contracts, 27:6, 20-1
  - Domestic travel, 5:8-9
  - Electrification, 50:8
  - Equipment, 13:24
  - Passenger service, 5:38-9; 13:31, 41; 50:6-7, 16
  - Rates, 27:26-7
  - Safety, 50:11, 39
- References *see* Bouchard, Hon. Benoit
- St. Lawrence Seaway
  - Grain transportation, 50:32-3
  - Tolls, 50:27-8; 53:6-8, 15
- St. Lawrence Seaway Authority, expenditures, 13:32-4, 41
- Senior Grain Transportation Committee, membership, 22:13, 29-30, 31-2
- Shipbuilding industry, Quebec, 53:8-10
- Shipping Conferences Exemption Act
  - Amending, 27:6
  - One year extension, 5:9-10

**Mazankowski, Hon. Don—Cont.**

- Transport Department
    - Administration, 50:6
    - Annual Report, 1983, 13:3, 6-27, 30-49
    - Capital projects, 5:12-3
    - Contracts, 1:65-6
    - Estimates
      - 1984-1985, supplementary (B), 1:24-36, 38-73
      - 1985-1986, main, 5:4, 7-18, 20-6, 28-35, 37-44
      - 1986-1987, main, 50:4-14, 16-42, 44-7; 53:5-11, 13-25
    - Expenditures, 1:64; 5:12; 50:7
    - Legislative agenda, 1:73
    - Minister role, 27:35-6
    - Ministerial advisor, 1:38-9
    - Person-years, 50:7
  - Transportation
    - Accidents, 50:6
    - Character, 50:8
    - Northern Canada, 27:25-6
    - Policy, legislation, establishing, 5:8
    - Regulatory reform, 27:4-7, 11-2, 14-6, 19-21, 25-7, 29, 34, 36, 38
    - Remote regions, 1:54-5; 13:18-9
    - Role, 5:7-8; 50:4-6, 17
    - Safety board, 5:13
  - Transportation companies, employee ownership programs, 27:38-9
  - Trucking industry
    - Interprovincial, 50:44
    - Regulatory reform, 5:12; 27:6
  - United States, transportation, 27:36-7
  - VIA Rail Canada Inc.
    - Atlantic, The*, 1:50-2, 64
    - Branch lines, 1:71-2
    - Budget, 13:17
    - Co-ordination, 50:16-7
    - Costs, 1:51-3; 13:46-8
    - Employees, 13:21, 46-7; 50:30
    - Equipment, 1:33-4; 13:15; 53:23
    - Fares, 50:35-6
    - Funding, 50:37
    - Funds, 1:32-4
    - Maintenance centres, 13:20-1, 25-6, 37-8; 50:19-21, 31-2
    - Passenger service, 1:53-4, 56; 5:10, 36-7; 13:15, 17, 21, 31, 39-40; 50:28
    - Transcontinental, 50:18
  - VIA Rail Canada Inc. Act, establishing, 1:71; 27:23
  - Water Transport Committee, licensing, 21:15-6
  - Western Grain Transportation Act
    - Amending, 5:9
    - Method of payment, 5:30
    - Railways, 5:28
  - Western Grain Transportation Act (amdt.) (Bill C-44), 22:12, 17, 19-20, 26-7, 29-32, 37
  - Western grain transportation, freight rates, 22:17, 19-20, 26; 50:33
- Mazur, Mr. Frank** (Canadian Lakehead Grain Elevators)  
St. Lawrence Seaway Authority Annual Report, 1984-1985, 60:4
- McAree, Mr. Dave** (Transport Department)  
References *see* Airports—Management  
Transport Department estimates, 1986-1987, main, Air, 52:3-5, 13-5, 17-20, 22-8, 30-9
- McCrossan, Michael** *see* Canadian National Railways—Pensions
- McCulloch, Mr. R.A.** (Atlantic Provinces Economic Council)  
*Freedom to Move*, 40:3, 59-67, 69-72

- McCurdy, Mr. Howard** (NDP—Windsor—Walkerville)  
Canadian Transport Commission estimates, 1985-1986, main, 7:36-9  
Transport Department Annual Report, 1983, 13:38-40
- McDonald, Mr. Piers** (Community and Transportation Services Department)  
*Freedom to Move*, 51:6
- McDonough, Mr. J.M.** (Canadian Transport Commission)  
Canadian Transport Commission estimates, 1985-1986, main, 7:3, 12-4, 39-40, 43-4
- McEwan, Mr. J.** (Channel—Port-aux-Basques, Nfld.)  
*Freedom to Move*, 40:91
- McGrath, Mayor Mike** (Yellowknife, N.W.T.)  
*Freedom to Move*, 51:5
- McGuire, Mr. Pat** (Canadian Trucking Association)  
*Freedom to Move*, 29:3, 12, 20-1, 32, 34
- McKendry, Mr. David** (Consumers Association of Canada)  
*Freedom to Move*, 35:3, 16, 18-23, 27
- McKenna, Mr. Frank** (New Brunswick Government)  
*Freedom to Move*, 41:83-99
- McKenzie, Mr. Dan** (PC—Winnipeg—Assiniboine; Parliamentary Secretary to Minister of Veterans Affairs)  
Canada Post Corporation Annual Report, 1983-1984, 16:26-7, 29-32, 54-5, 58, 64, 79, 81-2; 17:4-6, 15-9, 35-9  
Procedure  
  Agenda, 17:5  
  Documents, 16:81; 17:4  
  Room, 16:64  
  Witnesses, 16:58; 17:5-6  
References *see* Appendices
- McLellan, Mr. Hugh H.** (Saint John Port Development Commission)  
*Freedom to Move*, 40:3, 49-59
- McMartin, Mr. Jim** (Canadian Pulp and Paper Association)  
*Freedom to Move*, 43:23
- McPhearson, Mr. T.A.** (Canadian Medical Association)  
Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-36), 10:3-10, 12-4, 22-3, 25-8, 30-2
- Medical associations** *see* Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-36)—References, Drafting
- Medical exams** *see* Air pilots
- Meech Lake, Que.** *see* *Freedom to Move*—Draft report
- Merit, Mr. John** (International Civil Aviation Organization)  
Airports, security, Committee study, 51:3
- Metro Toronto Residents' Action Committee** *see* Witnesses
- Micklewright, Ms Christine** (Brotherhood of Railway and Airline Clerks—Airline Division)  
*Freedom to Move*, 37:3, 28-42, 44-8
- Mile Circle Park**  
Embassy development proposal  
  Assessment, feasibility studies, public input, 51:18-9  
  Building height restrictions, 51:12  
  Municipal zoning, 51:17-8, 31, 33  
  Ottawa River bridge, future construction, access corridor, effects, 51:32, 36  
  Security, factors, overflying aircraft, effects, etc., 51:13, 39  
*See also* National Aviation Museum; Rockcliffe Airport—Future development; United States Embassy
- Mile Circle Park—Cont.**  
  Use, development plans, 51:33-4, 40-3, 46-7, 50-2
- Miller, Mr. C. George** (Mining Association of Canada)  
*Freedom to Move*, 32:3, 5-6, 24-5, 28-9
- Mining Association of Canada**  
  Role, membership, 32:6, 28  
*See also* Witnesses
- Mining industry**  
  Commodity pipelines, 32:28-9; 36:125  
  Marine transport, Northern Canada, 32:29  
  Transportation costs, effects, 32:25, 27  
*See also* Coal industry; Copper
- Minutes and evidence** *see* Procedure—Printing, minutes and evidence
- Mirabel International Airport** *see* Airports
- Mississauga, Ont.** *see* Railways and rail transport—Accidents, CP Rail
- Mississippi barge system** *see* St. Lawrence Seaway
- Mitchell, Mr. Grant D.** (Greer and Associates and the Centre for the Application of Resource Information Systems at Lakehead University)  
  St. Lawrence Seaway Authority Annual Report, 1984-1985, 60:4
- Moncton, N.B.** *see* Air traffic control towers; Air transportation—Deregulation, effects, Service; Canadian National Railways; VIA Rail Canada Inc.—Maintenance centres
- Mont-Joli, Que.** *see* VIA Rail Canada Inc.—Routes
- Montgomery, Mr. D.W.** (Canadian Manufacturers' Association)  
*Freedom to Move*, 30:3, 11, 22-4
- Montreal, Que.** *see* Air Canada—Operations; Canadian National Railways—Point St. Charles shop—Rates; CP Rail and Canadian National Railways—Rates; VIA Rail Canada Inc.—Maintenance centres—Passenger service, Rapid transport—Routes
- Morberg, Mr. Arnold** (Calm Air)  
*Freedom to Move*, 51:4
- Morin, Mr. W.H.** (Canadian National Railways)  
  Canadian National Railways Annual Report and Auditor's Report, 1985, 56:4, 95, 107-8, 120-1, 127, 133-4
- Morrison, Mr. Alex** (Northwest Territories Business Council)  
*Freedom to Move*, 51:5
- Morrison, Mr. Harold** (Metro Toronto Residents' Action Committee)  
*Freedom to Move*, 42:3, 59-72
- Motor Vehicle Transport Act**, amending, provincial consultations, 24:9
- Motor vehicles**  
  Drivers, optometrists examining, reporting, 11:39-40  
  Safety, 2:56  
*See also* Air pilots—Medical exam; Automobiles; Canada Post Corporation
- Motrax Incorporated**  
  Operations, 37:89, 92-3  
*See also* Witnesses
- Mulder, Mr. Nick** (Transport Department)  
  Transport Department estimates, 1985-1986, main, 6:3, 7-12, 15-7, 21-2, 24, 31, 34, 44-6  
  Transport Department estimates, 1986-1987, main, 50:23-5



- Multimodal transportation centre**, Regina, Sask., establishing, 6:7-8; 13:43, 64-5
- Murdochville, Que.** *see* Copper mining
- Museums** *see* National Aviation Museum
- Mutch, Mr. D. William** (Board of Trade of Metropolitan Toronto)  
*Freedom to Move*, 34:3-19
- MV Arctic** *see* Marine transport—Arctic operations
- Nakina, Ont.** *see* Canadian National Railways
- National Aviation Museum**, construction, living museum, Rockcliffe  
Airport runways, use, Mile Circle embassy development, implications, 51:11-2, 32, 36, 39, 53, 55, 57-8, 62-4
- National Capital Commission**  
Mandate, historical background, 51:41-2  
*See also* Ottawa, Ont.; United States Embassy; Witnesses
- National Defence Department** *see* Aircraft—Government executive; Canadian Coast Guard
- National Farmers Union** *see* Witnesses
- National Parks**, highways, speed limits, 6:34
- National Rail Passenger Transportation Act**, establishing, objectives, 50:6-7
- National Rail Passenger Transportation Act (Bill C-97)** *see* VIA Rail Canada Inc.—Funding
- National Research Council**, expansion, requirements, effects on Rockcliffe Airport, 51:11
- National Transportation Act**  
Amending, 5:8-9; 29:66; 50:6  
Amalgamating all transportation legislation, 30:38  
Regional economic development, incorporating, 40:7  
Amending/rewriting, drafting, 27:8-9  
Background, 44:11-2  
Introducing, 23:11  
Mandate, 37:40  
*See also* Air transport—Deregulating, effects, Medical services; *Freedom to Move*; Railways and rail transport—Rates, Dispute; Transportation—Role
- Native languages** *see* Air safety—In-flight emergency
- Native people** *see* Air transport—Northern Canada; Bradley Air Service; Inuit; Northern Transportation Company Limited
- Natural gas** *see* Fertilizer industry—Production
- Natural resources** *see* Marine transport
- New Brunswick** *see* Air transport—Deregulating, effects, Service; Potato industry—Market; Transportation—Regulatory reform, effects
- New Brunswick Government** *see* Canadian National Railways—Moncton, N.B., Provincial government; Witnesses
- Newfoundland** *see* Air and rail transport; Air Canada—Cargo—Operations; Air transport; Aircraft—Hawder Siddeley; Canadian National Railways—Equipment—TerraTransport; CN Marine—Board of directors—Ferry service; Ferries; Freight rates—Increases; Marine transport; Railways and rail transport; Transportation; Trucking industry
- Newfoundland and Labrador Government** *see* Witnesses
- Newman, Mr. D.G.** (CN Marine Inc.)  
CN Marine Inc. Annual Report and Auditor's Report, 1985, 57:4, 32
- Nickerson, Mr. Dave** (PC—Western Arctic)  
Northern Transportation Company Limited Disposal Authorization Act (Bill C-53), 21:13-6, 25, 28, 31-2, 36-41  
Procedure, bills, 21:25, 41
- N.M. Paterson and Son Limited** *see* Witnesses
- Nobbs, Mr. E.T.** (Air Transport Association of Canada)  
Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-36), 10:3, 33-41
- Nordair**  
CP Air offer to purchase, 32:59-60; 46:16  
Canadian Transport Commission approval, Air Canada position, 26:35-6, 39, 41  
Deregulation, relationship, 36:7  
Government position, intervention, 27:11, 36-7  
Deregulation, effects, 32:67  
*See also* Nordair—CP Air offer  
Operations, 32:46  
Northern Canada, 32:66  
Passengers, use, breakdown, 32:65-6  
Privatization, Canadian Transport Commission approval, 2:16  
*See also* Quebecair; Witnesses
- Norgren, Mr. Raymond C.** (Weyerhaeuser Canada Ltd.)  
*Freedom to Move*, 36:3, 89-98
- Northern Air Transport Association**  
Membership, 28:21  
*See also* Witnesses
- Northern Canada** *see* Air transport; Airports; Canadian Transport Commission—Regulatory agency; Committee—Travel; Food and beverages; Highways and roads; Marine transport; Mining industry; Nordair—Operations; Transportation; Trucking industry
- Northern Ranger** *see* CN Marine Inc.—Vessels, Replacement
- Northern Transportation Company Limited**, privatization, Innuvialuit Development Corp. and Nunasi Corp. purchase  
Assets, disposal prior to sale, conditions, 21:36-7  
Board of directors, role, 21:7-8  
Canadian Transport Commission role, 21:8, 10-1, 15  
First Boston (Canada) Limited study, 21:8, 13  
Government retaining portion of company, 21:8  
Hay River, N.W.T., effects, 21:9  
Impact studies, 21:8  
Income tax implications 21:20, 30-1, 37-9  
Management agreement, 21:16  
Native people reaction, 21:8  
Negotiations, possible new partners, participation, 21:15  
Northern transportation, effects, Committee study, 21:11-2  
Official Languages Act application, 21:39-40  
Terms and conditions of sale  
Accountability, regulatory structure, 21:10-2, 16-7  
Assets, disposal, restrictions, 21:27-9  
Ministerial role, 21:33  
Property transfer, 21:32, 40-1  
Publicizing, 21:13-4, 33, 35  
Service continuation, resupply agreement, 21:9-11  
Shares held in trust, specifying purchasers, 21:17-23  
Shares, numbers, prices, etc., 21:31-2  
Trimac involvement, 21:14

# **Northern Transportation Company Limited Disposal Authorization Act (Bill C-53)**

Minister of Transport  
Consideration, **21:7-42**; as amended, **21:41**, carried, 6; report to

House with amdt., **21:42**, agreed to, 6

Clause 1, **21:17**, stood, 3; **21:41**, carried, 6

Clause 2, **21:17**, carried, 3

Clause 3, as amended, **21:35**, carried, 5

Amdts. (Benjamin), **21:17-30**, negatived on division, 3

Amdt. (Gray), **21:30-1**, agreed to, 3-4

Amdt. (Benjamin), **21:33-4**, out of order, 4

Amdt. (Benjamin), **21:35**, negatived on division, 4

Clause 4, **21:37**, carried, 5

Clause 5, as amended, **21:38**, carried, 5

Amdt. (Gray), **21:37**, agreed to, 5

Clauses 6 and 7, **21:38**, carried, 5

Clause 8, **21:39**, carried, 5

Amdt. (Benjamin), **21:38-9**, negatived on division, 5

Clause 9, **21:40**, carried on division, 5

Amdt. (Benjamin), **21:39-40**, out of order, 5

Clause 10, **21:40**, carried, 6

Clause 11, as amended, **21:41**, carried, 6

Amdt. (Gray), **21:40-1**, agreed to, 6

Schedule, **21:41**, carried, 6

Title, **21:41**, carried, 6

**Northwest Territorial Airways Limited** *see* Witnesses

**Northwest Territories Association of Municipalities** *see* Witnesses

**Northwest Territories Business Council** *see* Witnesses

**Northwest Territories Chamber of Commerce** *see* Witnesses

**Northwest Territories Chamber of Mines** *see* Witnesses

**Northwest Territories Federation of Labour** *see* Witnesses

**Northwest Territories Government** *see* Committee—Telegram;  
Witnesses

**Nova Scotia** *see* CN Marine Inc.—Ferry service, Newfoundland;  
Ferries—Service; Forest industry—Production—Transportation,  
Trucking

**Nova Scotia Forest Products Association**

Mandate, membership, **40:73-4**

*See also* Witnesses

**Nova Scotia League for Equal Opportunities** *see* Witnesses

**Novacor Chemicals**

Operations, **38:14**

Transportation needs, shipments, competition, **38:14-5**, 18

*See also* Witnesses

**Nowlan, Mr. Pat** (PC—Annapolis Valley—Hants; Chairman)

Aeronautics Act (amdt.) (Bill C-36), **8:27-9**, 32-3; **9:10-1**, 23, 26, 30,  
37-8; **10:13**, 32-3, 37; **11:19-20**, 22-3, 40, 42, 47, 49-52, 54, 57-8,  
62-4, 67-8

Air Canada Annual Report and Auditor's Report, 1985, **58:17**,  
21-3, 42-3, 51, 53, 55

Air Canada Annual Report, 1984, **18:11**, 14-5, 25, 28-34

Canada Post Corporation Annual Report, 1983-1984, **16:29-33**, 49,  
52-3, 55-7, 63-4, 75-8; **17:39**

Canadian Aviation Safety Board estimates, 1984-1985,  
supplementary (B), **2:44-6**, 51-2, 56-7, 59-60, 69-70, 73-4, 77-9,  
82

Canadian National Railways Annual Report and Auditor's Report,  
1985, **56:72**, 97-9; **59:44-5**

Canadian National Railways Annual Report, 1984, **19:14-5**

Canadian National Railways' Pension System Subcommittee  
Reports to Committee, **48:7**

**Nowlan, Mr. Pat**—*Cont.*

Canadian National Railways' Pension System...—*Cont.*

Reports to Committee—*Cont.*

M. (Dantzer), **48:13-4**

Canadian Transport Commission estimates, 1984-1985,  
supplementary (B), **2:12**, 17, 20, 22

Canadian Transport Commission estimates, 1985-1986, main,  
**7:27-8**

CN Marine Inc. Annual Report and Auditor's Report, 1985,  
**57:32-4**

Crown corporations under Transport Minister's purview, tendering  
process, M. (Belsher), **22:36-7**

Election as Chairman, **48:5**

*Freedom to Move*, **24:9**, 15-6; **25:40**, 42-4; **27:20**, 22, 24, 30; **28:21**,  
27; **29:27**, 56-7, 64, 73, 78, 83, 92; **30:10**, 20-1, 27-9, 75; **32:8**,  
17, 30, 33-5, 51-2, 61, 65; **33:10**, 14, 20-5, 32-3; **34:6**, 11, 13-4,  
17-8; **35:24**, 39-41; **36:9**, 12-3, 36, 39, 48, 56-7, 62, 74, 82, 98,  
112, 114, 119, 121, 127; **37:9-10**, 12, 15-6, 20, 25-7, 34, 52, 54,  
93, 102-4; **38:18**, 22-3, 24, 32-4, 51; **39:19**, 29, 34, 41-2, 48-9, 53,  
57, 63, 67; **40:9**, 14, 40, 65, 68, 72-3, 134, 157; **41:6**, 12, 15-6, 52,  
55; **42:21**, 28, 57-8, 71; **43:10-1**, 13, 16-7, 21-2, 32, 40-1; **44:16**,  
20, 29-31, 33, 35, 40-1; **45:5**, 16, 18-20, 28; **46:16**, 44-5

Great Slave Lake Railway annual operating and net capital  
investment statement, 1983, **3:55-6**

Laurentian Pilotage Authority Capital Budget, 1984 and Order in  
Council P.C. 1984-3073, **3:43**, 45, 49-50

Procedure

Acting Chairman, authorizing, M. (Ouellet), **59:17**

Adjournment, M. (Taylor), **1:22**

Advertising for submissions, **24:9**, 24

Agenda, **15:5-6**; **17:5-6**; **52:39-43**; **53:4-5**; **55:38-9**, 42, 46-7;  
**56:47-8**; **57:5**

Agenda and procedure subcommittee

Establishing, **49:127**

Meetings, **1:18**, 24; **48:5-6**; **49:129-30**

Membership, **1:13**

M. (Dorin), **1:17**

Questioning of witnesses, **50:7**

Reports, **1:22-3**; **3:22-4**; **5:18-9**; **13:5-6**; **24:9**

M. (Gray), **5:20**

M. (Ellis), **24:9-10**

Bills

Amendments, **11:56**, 60-1, 73-4, 77; **12:14-9**, 27-9; **21:17-26**,  
33-5, 40; **22:9-15**, 22, 24-8, 32-3

Clause by clause study, **9:25**, 52

Briefs

Appending to minutes and evidence, **9:7**

Beyond scope, **43:26**

Précis, **28:4**

Business meeting, **23:5-12**; **48:6-14**

Chairman, influence, **1:10**

Documents, **2:12**, 56

Appending to minutes and evidence, **17:5**

Ms., **16:31**, 81

Briefing notes, **8:8**

Distribution, **7:27-8**

Member quoting, **18:40-2**

Election of Chairman, **1:8**

Election of Vice-Chairman

M. (Taylor), **1:10**

M. (Belsher), **48:5**

M. (Taylor), **49:127**

Film presentation, **51:10**

*In camera* meetings, scheduling, **42:16-7**

Language, unparliamentary, **3:26**

Meeting during summer recess, **59:17-8**



**Nowlan, Mr. Pat—Cont.**

## Procedure—Cont.

## Meetings

Break, 36:64, 88-9

Scheduling, 1:21-2; 9:25; 11:53, 58-9; 20:4; 23:10-1; 24:9

Members, attendance, 16:52-3; 24:24; 32:11-2

Members, opposition attendance, 9:4-5, 20-1

Membership, changes, 15:5-7

Membership, women, 37:29, 34

Ministers, appearance before Committee, 1:66-8, 73-4; 5:19-20, 43-4; 16:57-8; 52:39; 53:4-5, 19-20

Ministers, statement, 5:10-1

Orders of Reference, Committee study, M. (Benjamin), 23:11

Organization meeting, 1:8-13, 15-22; 48:5-6; 49:127-30

Photographic session, 10:21; 11:24-5, 29; 41:108

## Printing, minutes and evidence

Additional copies, 1:16

Distribution, 1:16-7

M. (Taylor), 1:16-7

M. (Robichaud), 49:128

Proceedings, public/*in camera*, 23:9

## Questioning of witnesses, 1:18-9; 2:12

Agenda and procedure subcommittee, 1:21

Argumentative question, 3:40-1

Debate, 25:30-1

Deferring to another Member, 1:34

Estimates, 6:17-8

Government Members, 1:19

Guidelines, 1:23

Member questioning first, 28:8

Official Opposition critic, 1:19

Opposition critic, 1:19

Question inadmissible, 7:44; 8:24

Question, relevancy, 32:55-6; 37:25-6

Replies, 16:58; 19:33

Restrictions, 56:59-60

Time limit, 1:18-21

Written questions, 3:30, 35-6

## Quorum, 24:9

Meeting and printing evidence without, 1:11, 13; 9:4; 28:5

M. (D.Gray), 1:13, 15

M. (Angus), 49:128

Votes, 1:18

## Reports to Committee

First, M. (Gray), 20:11

Second, M. (Dantzer), 23:5-6

Third, M. (Dantzer), 23:5-6

Fifth, 48:7

M. (Dantzer), 48:13-4

## Reports to House, tabling, 55:37-8

Room, Railway Committee Room, 1:9, 17-8

Room, smoking, 16:64; 36:12

Slide presentation, 35:28

## Subcommittee

Establishing, 13:5-6; 48:6-7, 9-10

M. (Angus), 48:11-2

Membership, M. (Dantzer), 48:5

Travel, M. (Benjamin), 48:13

Travel, 3:23-4; 23:8; 55:40-5, 47-8

M. (Reid), 59:16

Votes in House, expected during meeting, 15:8-9

## Witnesses

Appearance before committee, 5:19-20; 8:22; 9:39; 17:5-6; 24:9, 25; 37:27-8; 38:56; 39:13; 43:26

Commenting on Member's presence, 10:23

Condolences, 19:4-5

Expenses, M. (Jourdenais), 14:18

**Nowlan, Mr. Pat—Cont.**

## Procedure—Cont.

## Witnesses—Cont.

Opening statement, 37:28-9; 40:96-7

## St. Lawrence Seaway Authority

Annual Report and Auditor General Report, 1983-1984, 3:11-3, 17, 40-1

Annual Report, 1984-1985, 55:20-3, 27, 36-7

## Transport Department estimates

1984-1985, supplementary (B), 1:22-4, 28-9, 31, 41, 44-7, 50, 53-4, 57, 59-62, 64, 66-8, 72-5

1985-1986, main, 6:13, 26

1986-1987, main, 50:14-5, 19, 24-6, 28, 31-3, 39-41, 46-7

Air, 52:5, 7, 22-3

United States Embassy, relocation, Mile Circle proposal, effects on Rockcliffe Airport, Committee study, 51:16, 22, 26, 28, 30-1, 36, 42-3, 45-6, 50-1, 64-7

VIA Rail Canada Inc. Annual Report and Auditor's Report, 1985, 56:41

VIA Rail Canada Inc. Annual Report, 1984, 14:25, 79

**Nunasi Corp.** *see* Northern Transportation Company Limited**Nutler, Mr. Dave** (Northwest Territories Chamber of Mines)*Freedom to Move*, 51:5**O'Brien, Mr. Delbert A.** (Pem-Air Limited)*Freedom to Move*, 43:3, 27-35**Occupational safety and health** *see* Airlines—Flight crews; Railways and rail transport—Regulatory reform, effects—Employees**O'Connor, Mr. Robert** (Aero Arctic Helicopters Limited)*Freedom to Move*, 51:5**Office of the Grain Transportation Agency**, employees, 2:33**Official Languages Act** *see* Northern Transportation Company Limited**Official languages policy** *see* Air Canada; CN Marine Inc.**O'Hagan, Mr. Dan** (Canadian Labour Congress)*Freedom to Move*, 44:3**Oil and gas operations** *see* Canadian National Railways**O'Neil, Mr. W.A.** (St. Lawrence Seaway Authority)

St. Lawrence Seaway Authority Annual Report and Auditor General Report, 1983-1984, 3:4, 6-22, 25-42

St. Lawrence Seaway Authority Annual Report, 1984-1985, 55:3, 5-37

**Ontario** *see* Air Canada—Passengers; Highways and roads—Trans-Canada; Senior Grain Transportation Committee; United Parcel Ltd.**Ontario Legislature** *see* Witnesses**Ontario Trucking Association** *see* Witnesses**Openshaw, Mr. T.J.** (Canadian Pulp and Paper Association)*Freedom to Move*, 43:3, 9, 17-8, 21**Optometric condition** *see* Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-36)—References, Terminology**Optometrists** *see* Air pilots—Vision exam; Motor vehicles**Order in Council appointments**, Committee study, 57:13**Orders in Council** *see* Crown corporations—Ministerial directives

**Orders of Reference**

- Air Canada Annual Report and Auditor's Report, 1985, **58:3**
- Canadian Aviation Safety Board estimates, 1984-1985, supplementary (B), **1:3**
- Canadian National Railways Annual Report and Auditor's Report, 1985, **56:3**
- Canadian National Railways' Pension System Subcommittee
  - Composition, power, **49:iv**
  - Reporting deadline, extended, **49:iv**
- Canadian Transportation Commission estimates, 1984-1985, supplementary (B), **1:3**
- CN Marine Inc. Annual Report and Auditor's Report, 1985, **57:3**
- Committee membership, **1:4**; **49:iii**
- Freedom to Move*, **24:3**
- Grain Transportation Agency estimates, 1984-1985, supplementary (B), **1:3**
- Great Slave Lake Railway annual operating and net capital investment statement, 1983, **3:3**
- Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated Annual Report, 1983-1984 and Auditor General Report, 1983-1984, **3:3**
- Laurentian Pilotage Authority Capital Budget, 1984 and Order in Council P.C. 1984-3073, **3:3**
- St. Lawrence Seaway Authority Annual Report and Auditor General Report, 1983-1984, **3:3**
- Seaway International Bridge Corporation Ltd. Annual Report, 1983 and Auditor General Report, 1982-1983, **3:3**
- Transport Department estimates, 1984-1985, supplementary (B), **1:3**
- Transport Department estimates, 1985-1986, main, **5:3**
- VIA Rail Canada Inc. Annual Report and Auditor's Report, 1985, **56:3**

**Organization meeting** *see* Procedure

**Organizations appearing** *see* Witnesses

**Orr, Mr. Raleigh** (Nova Scotia League for Equal Opportunities)  
*Freedom to Move*, **40:3**, 115-7, 121-4

**Ottawa, Ont.**

- Federal government land, use, determining, process, **51:20-1**, 23
- Government Departments, consultation, **51:10-1**
- National Capital Commission land use plan, **51:9**
- See also* Canada Post Corporation—Postal plants; Postal service—Quality; Royal Canadian Mounted Police; VIA Rail Canada Inc.—Passenger service, Rapid transit—Routes

**Ottawa International Airport** *see* Airports

**Ottawa River** *see* Mile Circle Park—Embassy development

**Ouellet, Hon. André (L—Papineau)**

- Agricultural products, transportation system, **39:54**
- Air Canada
  - Aircraft, **58:15-6**
  - Annual Report and Auditor's Report, 1985, **58:13-7**
  - Annual Report, 1984, **18:9**, 12-4
  - Deregulation, **26:34**
  - Fuel, **58:14**
  - Official languages policy, **18:12**
  - Operations, **18:13-4**
  - Privatization, **26:34**; **39:9**
  - Safety, **58:14-5**
  - Security, **58:15**
- Air transport
  - Charter service, **36:30-1**
  - Combines Investigation Act, **35:10**
  - Deregulating, **26:34**; **36:30**, 32, 46-8; **37:58-60**, 103-4; **39:8**; **39:45**, 61-2; **41:50-1**, 59-61, 91
  - Northern Canada, **32:50-1**

**Ouellet, Hon. André—Cont.**

- Air transport—*Cont.*
  - Price filing, **36:8**
  - Role, **37:58**
- Airlines
  - Employees, **37:34-5**
  - Mergers, **32:52**; **35:11-2**; **37:35-6**
- Airports, Mirabel International/Dorval International, **58:16**
- Bouchard references, **1:25**
- Canada Post Corporation Annual Report, 1983-1984, **16:50-4**, 57-8, 68-71, 81; **17:4**, 11-3, 33-6
- Canada Shipping Act, amending, **53:5-7**
- Canadian Aviation Safety Board
  - Location, **1:26-7**
  - Transport Department relationship, **1:27**
- Canadian National Railways
  - Annual Report and Auditor's Report, 1984, **15:6-7**, 14-8
  - Annual Report and Auditor's Report, 1985, **56:58-66**, 108-11, 134; **59:20**, 25-6, 28, 31-3
  - Equipment, **59:31-2**
  - Point St. Charles shop, **59:25-8**
  - Safety, **56:109**
  - Senior officials, **56:109**
  - Tracks, **56:109-11**; **59:28**
  - Transconna shops, **59:26**
- Canadian Transport Commission, regulatory agency replacing, **32:52**; **38:9**; **39:45**; **44:14**
- Champlain Bridge, **1:36-7**
- Churchill, Man. port, upgrading, **39:55**
- CN Enterprises, role, **15:15**
- CN Marine Inc.
  - Annual Report and Auditor's Report, 1985, **57:5-6**, 9-13
  - Board of directors, **57:1-2**
  - Ferry service, **57:10**
  - Profits, **15:15**
  - Vessels, **57:9-10**
- CN Route, privatization, **56:60-6**
- Crown corporations, ministerial directives/Orders in Council, **1:28-9**
- Crown corporations under Transport Minister's purview, tendering process, M. (Belsher), **22:36-7**
- Crow's Nest Pass, freight rates, **1:25-6**
- Disabled and handicapped, accommodating, **39:98**
- Freedom to Move*, **26:34-5**; **27:8-11**, 13; **32:50-3**; **35:10-3**; **36:7-8**, 30-2, 46-8, 85-8, 120-1; **37:10-3**, 34-6, 58, 103-4; **38:8-9**, 20-1, 24, 35-6, 52-3; **39:8-9**, 14-5, 30-2, 45-6, 54-6, 61-2, 98-9; **40:159-60**, 166; **41:8-9**, 20, 50-1, 59-61, 82-3, 89-91, 116; **43:9-10**, 12; **44:12-4**; **46:6-9**
- Grain transportation
  - East-west shipment, **55:18-9**
  - Trucking role, **38:35**
- Marine transport
  - Coastal trade, **41:116**
  - Port of Halifax, **41:8**
  - Shipping conference system, **36:87**
- National Transportation Act
  - Amending, **27:8-9**
  - Background, **44:12**
- Nordair, CP Air offer to purchase, **26:35**; **27:11**; **36:7**
- Northern Transportation Company Limited Disposal Authorization Act (Bill C-53), **21:26**
- Northern Transportation Company Limited, privatization, **21:26**
- Order in Council appointments, **57:13**
- Potash, shipping, **38:24**
- Procedure
  - Agenda, **57:5**
  - Bills, **21:26**; **22:24**, 27
  - Business meeting, **23:6-7**, 10-2



**Ouellet, Hon. André—Cont.****Procedure—Cont.**

- Chairman, 1:24-5
- Documents, 16:81-4; 17:4
- Meetings, 23:11
- Members, 16:52-3
- Membership, 15:6-7
- Ministers, 16:57; 53:19

Questioning of witnesses, 56:58-9

Quebecair, Air Canada takeover, 58:16

**Railways**

- Competition, 27:13
- Confidential contracts, 36:85-6, 120-1; 37:12; 39:14-5; 43:9-10
- Newfoundland, 41:82
- Safety, 56:134
- Switching, 39:32; 41:20

**St. Lawrence Seaway**

Canadian Shipping Act, effects, 55:21-2

Insurance, 55:18

Tolls, 53:6-8

St. Lawrence Seaway Authority Annual Report, 1984-1985, 55:18-22, 27, 29

Shipbuilding industry, Quebec, 53:9

Shipping Conferences Exemption Act, application, 38:20-1

Structure 90, Transport Department administration policy paper, 23:12

**Transport Department**

Contracts, 1:65-6

Estimates, 1984-1985, supplementary (B), 1:24-9, 36-7, 54, 61, 64-5

Estimates, 1986-1987, main, 53:5-10, 19

Expenditures, 1:64

**Transportation**

Regulatory reform, 27:9-11; 37:13; 38:35-6; 41:89-90; 44:13; 46:6-9

Remote regions, 1:54-5; 40:160

Role, 40:159

Transportation companies, foreign ownership, 40:160; 46:7-8

**Trucking industry**

Confidential contracts, 38:35-6

Interprovincial, 43:12

Provincial regulations, 39:30-2

Regulatory reform, 37:10-1, 13; 38:35

VIA Rail Act, establishing, 14:48

**VIA Rail Canada Inc.**

Annual Report and Auditor's Report, 1985, 56:6-8, 16-7, 31, 34-8, 43, 49-52

Annual Report, 1984, 14:5-9, 13, 46-9, 57-9, 67-70, 72-3, 80

Board of directors, 14:68

Costs, 14:57; 56:34-5

Employees, 56:49-51

Equipment, 14:7-9, 13, 58-9; 56:7-8, 36-8, 50

Expenditures, 56:6-7

Fares, 14:68-70, 72

Funds, 14:5, 7

Maintenance centres, 14:7

Operations, 15:16-7

Passenger service, 14:5-7, 59, 70; 56:35

Rail Passenger Action Force, 14:46-7

Routes, 14:47, 69-70; 56:51-2

Wardair International Ltd., operations, 39:62

Western Grain Transportation Act (amdt.)(Bill C-44), 22:24-5, 27, 30, 32-4, 36-7

Western grain transportation, freight rates, 22:23-4; 39:54

**Oum, Mr. Tae H. (Individual presentation)**

*Freedom to Move*, 37:73-4, 77-9, 81-2

**Pacific Rim** *see* Air Canada—International operations

**Pacific Western Airlines Ltd.**

Appearance before Committee, response, 43:26-7

*See also* Air Ontario

**Painchaud, Mr. Roland (Manitoba Trucking Association)**

*Freedom to Move*, 38:3, 29-40, 43-6

**Pappalardo, Mr. Victor (City Express)**

*Freedom to Move*, 45:3, 21-34

**Parcel delivery**

Rates, confidential contracts, 43:41-2

Rates, determining, cross-subsidization, 43:42

Service, competition, 43:38, 40-1

Canada Post Corporation, 43:38

Regulating, 43:38-9

United States comparison, 43:39

Service, route entry, exit, controls, 43:42-3

Small parcel, defining, criteria, 43:38, 40-1

Small parcel delivery/freight, distinction, 43:43-4

*See also* Trucking industry—Provincial regulations

**Parks** *see* Mile Circle Park; Rockcliffe Park Village, Ont.

**Patenaude, Mr. J.D. (VIA Rail Canada Inc.)**

VIA Rail Canada Inc. Annual Report and Auditor's Report, 1985, 56:18, 22, 25

**PCPs** *see* Hazardous products

**Pearce, Mr. John (Transport 2000 Atlantic)**

*Freedom to Move*, 41:3, 51-62

**Peat** *see* Freight rates—Subsidies

**Pem-Air Limited**

Operations, 43:28, 32

*See also* Witnesses

**Pensioners** *see* Canadian National Railways; CP Rail

**Pensions** *see* Canadian National Railways; CN Marine Inc.; CN Route

**People Express**, operations, 35:21; 36:28-9

**People in Equal Participation Inc.**

Mandate, 38:57

*See also* Witnesses

**Peppler, Mr. Bill (Canadian Owners and Pilots Association)**

United States Embassy, relocation, Mile Circle proposal, effects on Rockcliffe Airport, Committee study, 51:7, 52-67

**Perry, Ms Anita (Northwest Territories Association of Municipalities)**

*Freedom to Move*, 51:5

**Petro-Canada** *see* Gulf Canada Ltd.

**Philately service** *see* Canada Post Corporation

**Phillips, Mr. Doug (Yukon Progressive Conservative Caucus)**

*Freedom to Move*, 51:7

**Phillipot, Mr. Norm (Northwest Territories Government)**

*Freedom to Move*, 39:3, 47-8; 51:6

**Physicians** *see* Airports—Medical exam

**Piché, Mrs. Louise (Canadian National Railways)**

Canadian National Railways Annual Report, 1984, 19:3, 31-2

**Pigott, Mrs. Jean** (National Capital Commission)

United States Embassy, relocation, Mile Circle proposal, effects on Rockcliffe Airport, Committee study, **51:7, 9-10, 12-7, 22, 25-6, 29-34, 36-44, 46-50, 52**

**Pilotage**

Authorities, self-sufficiency mandate, **25:33**  
 Compulsory, **3:45-6; 25:16-7, 23-4**  
 Fees, cost, **3:49; 25:19, 31, 33-4; 55:34**  
 Great Lakes, **25:16-7**  
 Ile du Gros Cacouna, Que. port, **25:23-4**  
 Pilots, role, costs, **25:18-9; 40:51**  
 Pilots/shipmasters, ability, certification, etc., **3:45-6; 25:16-7, 22-4**  
 Pilots/shipmasters, relationship, **3:50**  
 Policy, background, legislation governing, **25:29-30; 55:34-5**  
 St. Lawrence Seaway, **25:16**  
 Ships, impact, **25:29**  
 Specializing by districts, **3:51**  
 Training, **3:50-1**  
 Work schedules, **3:48-9, 52**

**Pilots** *see* Air pilots; Laurentian Pilotage Authority; Pilotage

**Pipelines** *see* Mining industry

**Plohman, Mr. John S.** (Manitoba Province)

*Freedom to Move*, **39:3, 20-42**

**Plourde, Mr. André** (PC—Kamouraska—Rivière-du-Loup)

Canadian Transport Commission estimates, 1985-1986, main, **7:28-31**  
*Freedom to Move*, **25:21-4; 26:39-41; 27:22-5; 36:23, 56-7; 37:19**  
 Northern Transportation Company Limited Disposal Authorization Act (Bill C-53), **21:41**  
 VIA Rail Canada Inc. Annual Report, 1984, **14:14-8, 42-4, 60-2**

**Pointe St. Charles, Que.** *see* Canadian National Railways

**Police College** *see* Royal Canadian Mounted Police

**Policy on Transportation of Disabled Persons** *see* Disabled and handicapped

**Population density** *see* Transportation—Character

**Port Arthur Shipbuilding Company, Division of Canadian Shipbuilding and Engineering Limited** *see* Witnesses

**Porter, Mr. Bob** (PC—Medicine Hat)

Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-36), **10:23-6**

**Ports** *see* Grain transportation—Storage; Marine transport—Port of Halifax; Thunder Bay, Ont.

**Ports Canada**

Expenditures, \$133 million surplus, federal recovery, **13:41**  
*See also* Marine transport—Port of Halifax

**Postal plants** *see* Canada Post Corporation

**Postal service**

Change of address, holding mail, costs, **16:12-3, 75; 17:32-3, 39**  
 Christmas period, **17:29**  
 Delivery  
   Distributing consumer goods, **17:48**  
   Door-to-door/community mail boxes, **16:19-21, 47, 64-5; 17:26-7, 29, 40-1**  
   Door-to-door, extending, **17:35-6**  
   Percentage on-time, **16:10-2; 17:7**  
   Property-lot line delivery, **16:65-6**  
   Regional inconsistencies, **16:37-8**  
   Routes, numbers, **17:31**  
 Electronic mail, **16:7**

**Postal service—Cont.**

Expansion, improvements, **16:6, 10**  
 Lost mail, **17:15-6, 24**  
 Monitoring, Hamilton, Ont., **17:9, 12-3**  
 Overweight mail, insufficient postage, policy, **16:13; 17:33, 39**  
 Pre-sorted mail, **16:11**  
 Processing, **16:59-61**  
 Quality of service, **16:26, 28-9, 38-9, 47, 50; 17:7-11, 13-4, 17, 24-5, 28-9, 32-3, 41-2**  
   Air mail, **17:9, 12-3, 28**  
   Ottawa, Ont., **17:29**  
   Small businesses, effects, **17:9-13, 16-7**  
   United States comparison, **17:24**  
 Rate increases, **16:25, 39-40, 47, 69; 17:25, 30-2, 38-9**  
 Appeals, **16:18-9**  
 Consumers' Association of Canada position, **16:15-6, 50**  
 Proposal, consultations with minister, **16:68-9**  
 Public position, **16:15**  
 Small businesses, affecting, **16:14-5; 17:8-9**  
 Warranted, **17:7-8, 11-6, 23, 32**  
 Small businesses  
   Drop-boxes pick up, **17:24, 29**  
   *See also* Postal service—Quality of service—Rate increases  
 Sorting and delivery priorities, **16:47-8, 71-4**  
 Volume, **16:9, 11; 17:7, 31**  
 Weekend pick-up, **16:13-4; 17:32, 41**

**Potash**

Distribution, markets, **38:22, 24, 28-9**  
 Production costs, **38:22-3**  
 Reserves, **42:22**  
 Shipping, **25:39-40; 29:52-3; 42:22; 55:26**  
   Breakdown, east/west, **39:16**  
   Ocean freight rates, **38:25-6**  
   Off-shore, volume, **39:16**  
   Rail transport, costs, regulations, etc., **38:22-4, 27; 39:17-8**  
   Rates, Soviet Union comparison, **38:27**  
   Routes, through United States, **56:126-7**  
   Shipping points, **38:25**  
   Truck transport, **39:18**  
 Use, **38:22**

**Potash Corporation of Saskatoon Sales Limited**

Operations, production, markets, etc., **39:13, 15-6**  
*See also* Witnesses

**Potato industry**

Market share, Prince Edward Island/New Brunswick, **40:28-9**  
 Production, Prince Edward Island, **40:23**  
 Shipping, Prince Edward Island  
   Canadian National Railways, specialized equipment, availability, **40:33-4**  
   Competition, **40:31**  
   Confidential contracts, effects, **40:24-5, 27, 29**  
   Costs, **40:23-4, 27-9**  
   Intermodal competition, **40:27**

**Potvin, Mr. L.G.** (Canadian Transport Commission)

Canadian Transport Commission estimates, 1984-1985, supplementary (B), **2:3, 14-6, 23-9**  
 Canadian Transport Commission estimates, 1985-1986, main, **7:18-9, 23, 25-8, 35-9, 41-2**

**Powell, Mr. James A.** (Crown Forest Industries)

*Freedom to Move*, **37:3, 48-55**

**Prairie Pools Inc.**

Objectives, **20:15-6**  
*See also* Witnesses



**Prairie provinces** *see* Grain elevators; Railways and rail transport—Backhaul

**Prince Edward Island** *see* Air transport—Deregulating, effects; CN Marine Inc.—Ferry service—Ice breaking; Ferries—Service; Potato industry; Railways and rail transport—Branch lines, Abandoning

**Prince Edward Island Potato Marketing Board**  
Mandate, 40:23  
*See also* Witnesses

**Prince Rupert, B.C.** *see* Grain elevators; Search and rescue; VIA Rail Canada Inc.—Routes

**Prinet, Mr. D.F. (Nordair)**  
*Freedom to Move*, 32:3, 45-55, 57-68

**Privatization** *see* Air Canada; Airports—Federal; Canadian National Railways; CN Route; CN Trucking; Crown corporations; Nordair; Northern Transportation Company Limited

## Procedure

Acting Chairman, authorizing, M. (Ouellet), 59:17, agreed to, 3  
Advertising for submissions, 24:9  
Response, 24:24

Agenda, 15:5-6; 17:5; 26:11-2; 49:124-5; 52:39-43; 53:4-5; 55:38-9, 42, 46-8; 56:47-8; 57:5

Agenda and procedure subcommittee

Establishing, 49:127

M. (Dorin), 1:17, agreed to, 5

M. (Angus), 49:127, agreed to, 123

Meetings, scheduling, 1:18; 48:5-6; 49:128-30

Membership, 1:13-4

Reports

M. (Taylor), 15:8, agreed to

First, 1:22-3, 37-8, agreed to, 6-7

Second, M. (Benjamin), 3:22-4, agreed to, 4

Third, 5:6, 18-9

M. (D. Gray), 5:19-20, agreed to, 4

Fourth, 13:5-6, agreed to, 3-4

Fifth, 24:9

M. (Ellis), 24:9-10, agreed to, 4-5

Sixth, M. (Ellis), 26:12-3, agreed to, 3-4

Audio equipment, problems, 27:5

Bills

Amendments

Admissibility, 12:14-9; 21:17-26

Beyond scope, 21:33-5; 22:28

Royal recommendation, infringing, 22:9-15, 22-7

Consequential, 21:40-1; 22:32-3

Copies, distributing in advance, 11:55-6

English version, 11:73-4

Introducing, 11:59-61

Inadmissible, pending disposition of clause before

Committee, 12:27-9

Technical, 11:77; 12:28-9

Clause by clause study

Disposition, 9:25

*In camera*, 11:52

Referral to Legislative Committees instead of Standing

Committee, Member complaints, referring subject matter to

Standing Committee, 27:16-8

Reprinting for report stage

M. (D. Gray), 12:33, agreed to, 7

M. (Belsher), 21:41, agreed to, 6

Briefs

Appending to minutes and evidence, 9:7, agreed to, 3; 51:8, agreed to

**Procedure—Cont.**

Briefs—Cont.

Beyond scope, 43:26

Corrections, 43:6

Distribution, both official languages, 25:4

Précis and related questions prepared by staff, 27:23; 28:4

Translation, availability, 10:4

Budget, approval, M. (Dantzer), 49:124

Business meeting, 23:5-12; 48:6-14; 55:37-50

Chairman

Influence, 1:10

Tribute, 1:8-9, 24-5

Documents

Appending to minutes and evidence, 6:3; 17:4-5, agreed to, 3; 41:39

Ms., 3:5; 16:31, 81-4, agreed to, 3-4

Availability, 2:56

Briefing notes, government officials providing, Chairman thanking, 8:8

Distribution, 7:27-8; 26:30-1

Member quoting, able to produce, table upon request, 18:40-2

Requesting, 44:29

Tabling with clerk, 1:28-9; 2:12

Translating, 8:19

Election of Chairman, 49:127

M. (D. Gray), 1:8, agreed to, 5

M. (Dantzer), 48:5, agreed to, 3

M. (Taylor), 49:127, agreed to, 123

Election of Vice-Chairman, 49:127

*In absentia*, M. (Belsher), 48:5, agreed to, 3

M. (Taylor), 1:5

M. (Taylor), 49:127, agreed to, 123

Film presentation, 51:9-10

*In camera* meetings, 8:3; 24:4; 43:44, agreed to, 4; 47:63-5; 49:123-5; 51:3-4, 7; 53:3

Scheduling, 42:16-7

M. (Belsher), 47:64, agreed to

Language, unparliamentary, 3:26

Meeting during summer recess, 59:17-8

Meetings

Adjourning, M. (Taylor), 1:5

Break, 12:18-9; 36:64, 88-9

Scheduling, 9:25; 11:53, 58-9; 20:4; 23:11; 24:9

Block system, 1:21-2

While House sitting, 23:10-1

Members

Absence, official opposition critic, 5:23

Attendance, 24:25

Chairman commenting on, 32:11-2

Government Members, 16:52-3

Opposition Members, 9:4-5, 20-1

25th anniversary as Member of Parliament, congratulations extended, 34:12

Membership, 13:5; 15:7

Changes, 15:5-7

Women representation, 37:29, 34

Ministers

Appearance before Committee, 1:66-8, 73-4; 52:39

Delayed, 53:4-5

Inviting, 5:43-4

Requesting, 16:57-8

Scheduling, 5:19-20; 53:19-20

Participation, appreciation extended, 13:16-7, 20

Questioning, beyond area of responsibility, 13:49

Statement, reading/distributing, 5:10-1

Orders of Reference

Committee study, scheduling, M. (Benjamin), 23:11, agreed to, 4

**Procedure—Cont.**

## Orders of Reference—Cont.

Reporting deadline, 26:12

Organization meeting, 1:5, 8-22; 48:5-6; 49:127-30

Photographic session, 10:21; 11:24-5, 29; 39:42; 41:108

## Printing, minutes and evidence

Additional copies, 1:16

Distribution, 1:16

M. (Taylor), 1:5, 16-7, agreed to, 17

M. (Robichaud), 49:128, agreed to, 123

Proceedings, public/in camera, cost considerations, 23:9

## Questioning of witnesses

Agenda and procedure subcommittee, discussing, 1:18, 20-1

Debate, within scope of Order of Reference, 25:30-1

Estimates, generality of items, 2:12

Estimates, time allotment, 6:17-8

Government Members, time allotment, 1:19-20

Guidelines, 1:23

Member questioning first, determining, area of expertise, criteria, 28:8

Official Opposition critic, precedence, 1:19

Opposition critic, time allotment, 1:19

## Questions

Argumentative, Chairman intervening, 3:40-1

Inadmissible, beyond scope, 8:24

Inadmissible, *sub judice*, 7:44

Relevancy, Chairman intervening, 32:55-7; 37:25-6

## Questions and replies

Tabling, 27:33

Written, requesting, 26:11, 24, 55; 29:27-8

## Questions, written

Circulating, 27:4

Filing with Clerk, 27:32

Tabling, 26:29

Replies, incorrect information allegations, 16:58

Replies, written, 19:33; 26:29

Restrictions, questioning, 56:58-60

Time limit, 1:18-20; 50:7

Written questions, 3:29-30, 35-6

## Quorum, 24:6

Meeting and receiving evidence without, 1:11; 29:5

M. (D. Gray), 1:12-5, agreed to, 5

Providing four Members present, 49:128

M. (Angus), 49:128, agreed to, 123

Official Opposition representation, 1:11-4; 9:4

Provisions relating, 1:12-3

## Reports to Committee

First, M. (Gray), 20:11, agreed to, 3

Second, M. (Dantzer), 23:5-6, agreed to, 4

Third, M. (Dantzer), 23:5-6, agreed to, 4

Fourth, M. (Ellis), 30:16, agreed to, 4

Fifth, 48:7

M. (Dantzer), 48:13-4, agreed to, 4

## Reports to House

Chairman authorized to edit, M. (D. Gray), 47:65, agreed to

Draft report, adopting, M. (Forrestall), as amended, 47:65, carried

Printing, 3,000 copies, tumble format, M. (Clifford), 47:65, agreed to

Tabling, 47:65; 55:37-8

## Room

Change, 29:56-7

Railway Committee Room, availability, 1:9, 17-8, 24, 29-30;

44:32-3, 41; 50:47

Smoking, 16:64; 36:13

Cigar, 16:64

Slide presentation, 35:28; 56:53; 59:5

**Procedure—Cont.**

Staff, consultant, hiring, 58:4

Standing Orders, changes, 1:67-8

Steering committee *see* Procedure—Agenda and procedure subcommittee

## Subcommittee

Establishing, 13:5-8, agreed to, 3-4; 48:6-7, 9-10, 13

M. (Angus), 48:11-2, agreed to on division, 3

Membership, 13:5

M. (Dantzer), 48:5, agreed to, 3

Travel, 13:6

M. (Benjamin), 48:13, agreed to, 4

Translation services, interpreters, absence, 11:11

Travel, 3:23-4; 13:6; 15:7-8; 23:8; 26:12; 48:6; 55:40-5, 47-8

M. (Reid), 59:16-7, agreed to, 3

Visitors, presenting, 29:28

Votes, 1:18

Votes in House, expecting during meeting, 15:8-9

## Witnesses

Appearance before Committee, 24:25

Chairman inviting unscheduled witnesses, 38:56; 39:13

Confirmed, 8:22

Invitation to appear, 24:9; 49:124

Notice, 26:5

Numbers attending, 26:52

Requesting, 17:5-6; 37:27-8

Scheduling, 5:19; 8:5; 9:39; 13:5

Unable to attend, submitting brief, 10:41

Commenting on Member's presence, 10:23

Condolences, extending, 19:4-5

Expenses, Committee paying, M. (Jourdenais), 14:18, agreed to, 3

Opening statement, Chairman interrupting, 40:96-7

Opening statement, summarizing, allowing more time for questions, 37:28-9; 38:5; 46:6

**Project Planning Canada Ltd. *see* United States**

Embassy—Relocation

**Public Interest Research Centre**

Mandate, 35:28

*See also* Witnesses**Pulp and paper industry, transportation**

Captive shippers, 43:22

Confidential contracts, 43:9

*See also* Pulp and paper industry—Rail

Costs, 43:7

Marine, 43:15-6

*See also* Pulp and paper industry—Rail/marine

Rail, 43:7

Branch lines, operating, 43:20-1

Competition, United States, Staggers Rail Act effects, rates, determining, 43:10-1, 16-7

Rates, confidential contracts, effects, 43:18-20, 23

Rail/marine, volume, cost factors, 25:37

Regulatory reform, effects, 43:21-2

**Pulp and paper products**

Exports, 43:6-7

Price setting, 43:13-4

Prices, transportation costs, effects, 43:14

## Production

Costs, percentage transportation, 43:15

Markets, competition, etc., 43:7-8

Projections, 43:7, 22

**Quail, Mr. Randall (Transport Department)**

Transport Department estimates, 1985-1986, main, 6:3, 32-3

Transport Department estimates, 1986-1987, main, 53:3, 20



**Quebec** *see* Air traffic controllers; CP Rail and Canadian National Railways—Western provinces; Freight rates—Subsidies; Shipbuilding industry; Transportation—Remote regions; Trucking industry—Provincial regulations; VIA Rail Canada Inc.—Routes, Eastern Quebec

**Quebec City, Que.** *see* VIA Rail Canada Inc.—Routes

#### Quebecair

Air Canada takeover, 26:40-1; 58:16  
Takeovers and mergers, Nordair relationship, 32:67-8

**Quirk, Mr. John** (Northwest Territories Government)

*Freedom to Move*, 39:3, 43-7, 49

**Rail Passenger Action Force** *see* VIA Rail Canada Inc.

**Rail passenger transportation act**, establishing, mandate, 1:71; 5:10, 26

**Railway Act** *see* Canadian National Railways—Statutory payments; Canadian Pacific Limited

#### Railway cars

Boxcar rehabilitation program, federal-Manitoba agreement, 5:31-3

Boxcars, 2:42

Repairs, 2:42-3

*See also* Railway crossings—Safety

Cabooses, removal

Canadian Transport Commission study, 2:20-2, 29-30; 5:29;

7:21-2; 27:17; 56:131-2

Safety, economic factors, 5:27, 29; 29:40, 54-5; 39:17; 40:51; 56:132

United States comparison, 29:55, 76; 40:53-4; 56:132

Government fleet, 2:35, 42-4

Hopper cars, 2:42

Sleeper cars *see* VIA Rail Canada Inc.—Passenger service

*See also* Canadian National Railways—Equipment

**Railway Committee Room** *see* Procedure—Meetings

#### Railway crossings

Accidents, 50:22; 56:131

Level crossings

Applications requesting, 7:40

Costs, 2:10-1, 30-1

Numbers, 7:14-5

Upgrading, funding, 50:22-3, 25-6, 44-5

Windsor, Ont., funding, 7:36-7; 13:40-1

Safety

Bells and lights, 2:11-2; 7:12-3, 15

Cost, 7:15-6; 50:25; 56:130-1

Technological development, 7:17

Boxcars, illuminating, 7:17-8

Legislation, introducing, 50:5

*See also* Canadian National Railways—Level crossings

**Railway Transport Committee** *see* Railways and rail transport—Hump Yard Improvement Project—Safety

#### Railways and rail transport

Accidents

CP Rail, Nov. 10/79 Mississauga, Ont. derailment, investigation, 42:59, 63

Investigation, Canadian Transport Commission role, 33:39-40; 42:70-1; 50:24

Reporting, uniformity, 50:24

1984 to March 1986, numbers, trends, human/mechanical failures, 50:21-2

Backhauls, prairie provinces, 32:9

#### Railways and rail transport—Cont.

Branch lines

Abandoning, 29:4; 32:19-21; 36:119; 37:84-5, 119; 39:24-5, 34-5, 53; 40:26, 61; 42:39; 56:112-3

Alternate modes of service, 56:107-8

Application, Canadian Transport Commission role, 33:28-9, 36-7; 42:39

Atlantic provinces, 30:37

Criteria, 41:68-9; 42:7

Prince Edward Island, 40:25-6

Rationalizing, 46:36, 40

Resurrecting, 50:12

*See also* CP Rail; Grain elevators—Regulatory reform; Grain transportation—Regulatory reform

Abandoning/subsidizing, 26:16-7; 39:38-40

Gaspé Peninsula, 32:20

Maintenance, expense, 2:7; 26:19-20

Maintenance, federal jurisdiction, 43:20-1

Operating, 7:12; 29:47-8; 43:20-1

Protection, 26:17

Rehabilitation, subsidy, costs, 2:8, 19; 42:41

Rosedale, Alta., East Coulee, Alta., abandoning, Canadian

Transport Commission decision, 7:43-4; 33:15

Rosedale, Alta., East Coulee, Alta., depreciation, information disclosure, 7:13-4

*See also* Grain transportation—Railways

Commuter trains, success, 14:80

Competition, 29:9; 39:22

Crown/private corporations, 27:24; 29:37; 30:9-10, 14; 36:78, 81; 42:21, 23-4

Shippers access to major rail carriers, 27:13

Trucking industry, 32:15-6, 37-8; 37:24; 38:49; 42:39

United States carriers, 42:39

United States Staggers Rail Act, effects, 29:72; 31:25-6, 28-9

Competition/service, 26:20

Confidential contracts, establishing, effects, etc., 24:6-7; 27:5-6, 21; 29:26, 88; 30:7-8, 27, 66-7; 31:31-2; 32:14-5; 33:17; 34:9-10; 36:84-7, 92, 120-1; 37:12, 15-6, 66; 39:13-5, 24, 75; 40:19, 25; 41:16; 42:7, 13; 43:19-20; 36:37, 47

Atlantic provinces, 40:8, 11-2, 21, 29, 31, 61; 41:19, 90; 43:12-3

Atlantic Region Freight Assistance Act Program, Maritime

Freight Rates Act Program, application, 40:7-10, 22, 24, 31, 50; 41:68

Canadian Transport Commission study, 24:7

Captive shippers, 36:117; 40:24; 46:44-6, 48

Central Canada/Eastern-Western Canada, 40:33

Competition, Canadian operations in United States, 39:58; 43:9-11, 17

Domestic/transborder traffic, 42:28

Large/small manufacturers, shippers, position, 41:19

Newfoundland, 40:40-1; 41:67-8

Traffic diversion to United States, 24:6; 27:21; 31:26; 32:26-7; 41:19-20

Confidential contracts, rates

Arbitration, appeal provisions, 27:6; 30:29; 33:18-20; 36:77, 80, 82-6, 88, 92, 120; 37:51-2, 54-5; 39:18-9, 75-6; 40:7, 12, 134; 43:20; 46:47

Compensatory, 30:74; 37:27; 40:133-4

Market development, 30:29-30

Filing, publishing, 40:8-9, 50, 54-5, 57; 41:109-11; 43:18; 46:31, 41-2

Monitoring, 40:8-9, 12-3; 41:76-7, 110; 42:25; 46:45

Negotiated, market-place based, 26:23-4

Negotiating, competition, 38:15, 18-9, 26

Regulating, 34:10; 36:70-1; 39:20, 76; 43:19

Variations, large/small manufacturers, shippers, 26:22-3; 27:20-2; 30:8-9; 31:23; 39:14, 75; 46:48

**Railways and rail transport—Cont.**

- Confidential contracts, rates—*Cont.*
  - Volume, effects, 27:20-1; 32:25-6
- Cost disclosure, 38:24; 46:31, 41-2
- Cost recovery, 46:36
- Cost reduction, promoting, 29:37-40; 36:117
- Costs, regulating, 26:8; 27:26
- Criteria, "fit, willing and able", 29:95-6
- Customs tariff, removing, effects, 39:57
- Disabled and handicapped travellers, accommodating, service, etc., 38:59; 39:101; 40:116-7
- Domestic travel, reform, 5:8-9
- Double tracking
  - CP Rail, Canadian National Railways, joint usage, 6:17; 32:9
  - Needs, use, capacity, 6:16-7; 7:45
  - See also* Canadian National Railways
- East-west line, practicability, 29:67-8
- Electrification, proposing, 50:8
- Equipment and tracks, expenditures, 2:7
- Equipment, Bombardier Inc., General Motors of Canada Ltd., suppliers, competition, etc., 13:23-4
- Federal assistance, 42:62
- Historical background, national unity, 30:29; 32:19; 35:29; 44:31-2
  - CP Rail contribution, 29:58-9; 44:32
- Hump Yard Improvement Project, safety provisions, Railway Transport Committee jurisdiction, 39:88, 91
- Influence on Canadian Transport Commission policy decisions, 7:43
- Infrastructure, developing, authority governing, establishing, 29:86-7; 40:159-61
- Intermodal competition, 24:10; 29:38; 31:4; 38:42; 41:18; 42:18; 44:9
- Intermodal piggybacking
  - MacPhearson Commission recommendations, 29:20
  - Subsidized, competition, etc., 29:20-3, 26; 37:24; 40:45-6
  - See also* CP Rail and Canadian National Railways—Rates
- Jurisdiction, provincial, 42:8
- Labour disputes, arbitration, 32:6
- Market dominance, controlling, 40:35
- Newfoundland
  - Economic importance, 41:77-8
  - Intermodal service, 41:67, 72, 78, 82-3
  - Retaining, upgrading, 40:86, 89-92; 41:67-8, 82
  - See also* Railways and rail transport—Confidential contracts, establishing—Rates, Capitive—Regulatory reform, effects
- Passenger service, 5:37-9; 13:29, 31
  - European countries, comparison, 13:28
  - Gaspé Peninsula, 13:41; 26:27-8; 50:15-6
  - Network, establishing, cost-recovery policy, 50:6-7, 15
  - Reviving, background, 14:76-7
  - Subsidized, 6:15-6
- Rates
  - Accountability, 38:28
  - Captive shippers, 30:36; 33:24-5; 34:5; 36:76, 80, 92, 96, 117, 121; 39:24, 52-3, 75; 41:17-8; 42:21; 43:13; 46:34, 45-6
    - Newfoundland, 41:68
  - Collective pricing, 41:18
  - Compensatory, 23:11; 24:22
    - Cross-subsidizing, 42:24-5
    - Newfoundland, 40:155; 41:72-3; 56:119-21
    - Provisions, Newfoundland, 41:68
  - Compensatory/predatory pricing, 30:36; 33:33; 34:5; 37:24, 69-70; 39:75; 40:35-6, 159; 41:8
  - Costs to railways, 56:127
  - Deregulation/limited competition, 24:11; 27:26-7
  - Determining, 33:17-8; 36:118
    - Burden of proof, 40:20
    - Combines Investigation Act controlling, 32:14; 37:66, 69; 43:18
    - Independently/collectively, competition, 30:6-8; 32:13-4; 37:49

**Railways and rail transport—Cont.**

- Rates—*Cont.*
  - Determining—*Cont.*
    - Negotiable, competitive, equity factor, 31:8-9; 33:21, 31-2
  - Dispute resolving mechanism, arbitration, appeal process
    - National Transportation Act application, 34:6; 36:76-8, 92, 119-20; 37:48, 50-1, 66-7; 39:75; 46:31-2, 34
    - United States, comparison, 46:32
  - Intermodal competition, effects, 37:49
  - Joint line, 29:37, 49-50; 30:36-7; 36:76, 78-80, 88, 92, 118; 37:50-1, 66, 71-2; 38:16-8; 40:77, 128; 42:7, 21-2; 46:16, 32-3, 39, 46
    - Maximum, establishing, 46:34-5
    - Minimum rate, 36:93, 118-9; 39:75-6
    - Other countries, comparison, 38:26-7
  - Protection, 46:33-4
  - Publication, 37:49
  - Reducing, provisions, 46:34
  - Tariffs, Canadian Transport Commission hearings, 7:10-1
  - Transborder, competition, United States anti-trust laws, effects, 33:32
    - United States Staggers Rail Act effects, 29:71-4, 88; 33:20; 39:19, 52; 40:9, 12, 20
  - See also* Railways and rail transport—Confidential contracts—Regulatory reform, effects—Switching
- Regulatory reform
  - Application, crown/private corporations, 37:9
  - Cost/rate reform, simultaneous application, 36:119
  - Cost regulation, 46:36
  - Regulatory agency, Commissioners role, 29:67
- Regulatory reform, effects, 29:37, 45, 62-3, 68-9; 37:66; 38:15
  - Atlantic provinces, 40:35, 125-7; 41:86-7
  - Captive shippers, 33:24-5; 34:5; 36:117-8; 37:71-2; 39:14, 24
    - Large bulk shippers, cross subsidizing small operations, other commodities, 36:117, 121-4
  - Competition, 29:93; 42:54-5
  - Employees, occupational safety and health, 36:58, 60-3
  - Employment, 29:73-4; 39:88-9; 42:53-4; 44:9
  - Expenses, 26:14
  - Freight rates, 29:56
  - Information requirements, 46:31
  - Intermodal competition, 38:41
  - International trade, 42:22
  - Manitoba, 39:29-30
  - Monopolies, mergers, 42:7, 54
    - Newfoundland, 40:85-6, 92, 155; 41:37
  - Rates, competitive, below cost pricing, 29:41-2, 49
  - Rates, service, competition, 31:30; 36:79; 42:47
  - Regional development, 26:14-5; 44:10
  - Remote regions, 44:9
  - Safety and security, standards, inspection procedures, etc., 29:54, 60, 63-4, 70-1, 76; 36:60-1, 63, 80-1; 38:12; 39:16-7, 86, 89-90, 93; 42:7, 9-10, 20, 60, 69
  - Small/large shippers, 39:14, 18
  - Transborder traffic, 30:75; 42:54-5; 56:133-4
    - Jurisdiction, 42:28
      - United States Staggers Rail Act impact, 29:50-2, 71-2; 30:8; 31:8-9, 11-2; 33:16-7; 42:6, 20, 27-8, 59
    - United States, comparison, 26:21; 29:50-1; 30:29-30; 37:52-3; 39:52; 42:6; 44:9-10
  - User protection, 46:31
- Revenue/cost comparison, Alberta study results, 46:33-5
- Role, 29:36
- Safety
  - Advanced Train Control Systems project, testing, 56:135
  - Automatic train stop, use, 56:134
  - Canadian Transport Commission jurisdiction, 42:67-8



**Railways and rail transport—Cont.****Safety—Cont.**

- Costs, relationship, 29:39, 46-7, 64-6; 36:78; 42:60-1, 63-4; 46:5
- Hazardous products, controls, 42:60-3, 65-6; 44:34; 58:33
  - Densely populated areas, public safety, 42:59, 69; 44:34
  - Equipment, 42:71-2
  - United States comparison, 42:68-9
- Inspection, Canadian Transport Commission jurisdiction, 50:10-1
- Legislating, 42:63
  - Drafting, consultation with railway unions, 50:39
- Railway Transport Committee
  - Regulating, replacing, effects, etc., 39:86-9, 93; 42:70-1
  - Role, 42:61
- Railway Transport Committee/Canadian National Railways, relationship, 39:88
- Regulations governing, 29:40-1, 69-70
- Requirements, 29:39, 64
- Standards, establishing, 29:39
- United States comparison, 29:76; 56:134
- See also* Canadian National Railways; CP Rail; Railways and rail transport—Hump Yard Improvement Project—Regulatory reform, effects
- Service, Deer Lake, Nfld., 41:34
- Shippers, contract and price negotiation, 31:30-1
- Shortline railways, private sector takeover, 7:39-40
- Stations *see* Canadian National Railways; CP Rail; VIA Rail Canada Inc.
- Switching
  - Interswitching limits, four miles, increasing, 30:28-9; 31:29-30; 32:6-9, 12-3; 33:12-4, 29-30; 36:91-2, 97-8; 41:17, 20-1; 42:7; 46:33
  - Rates, 33:13-4
  - Regulating, 41:22
- Switching agreements, reciprocal, 41:22
- Technological changes, effects, regulating, 29:46
- Terminal running rights, 46:33
- Thunder Bay, Ont., task force study, Canadian National Railways participation, 56:89-91
- Western Canada
  - Operations, 46:31
  - See also* Railways and rail transport—Confidential contracts, Central
- See also* Agriculture products; Air and rail transport; Brunswick Mining and Smelting; Bus transport; Canadian Copper Refineries; Canadian Transport Commission; Canpotex Ltd.; Coal industry; Copper mining; Forest industry; Grain transportation; ICG Liquid Gas Ltd.; Marine transport; Potash—Shipping; Pulp and paper industry; St. Lawrence Seaway—Grain transportation; Stelco—Shipping; Trucking industry—Intermodal competition; Western Grain Transportation Act

**Rankin Inlet, N.W.T.** *see* Committee—Travel schedule

**Rapopot, Mr. Max** (United Parcel Ltd.)

*Freedom to Move*, 43:3, 41, 43

**Rapty, Mr. T.A.** (Trans North Air)

*Freedom to Move*, 37:3, 94-106

**Real estate** *see* Airports; Canada Post Corporation; Canadian National Railways

**Redway, Mr. Alan** (PC—York East)

Canada Post Corporation Annual Report, 1983-1984, 16:57, 59-61, 64

**Regina, Sask.** *see* Airports; Multimodal transportation centre; VIA Rail Canada Inc.—Tracks

**Regional Industrial Expansion Department** *see* Air transport—Role

**Regulatory reform** *see* Canadian National Railways; CP Rail and Canadian National Railways; Deregulation; Disabled and handicapped; Forest industry—Rail transportation—Transportation; Grain elevators; Grain transportation; Manufacturers; Marine transport; Pulp and paper industry; Railways and rail transport; Trucking industry

**Reid, Mr. Joe** (PC—St. Catharines)

Air Canada Annual Report and Auditor's Report, 1985, 58:13, 17-22

Canadian National Railways Annual Report and Auditor's Report, 1985, 56:96, 106-8, 131-3; 59:17

CN Marine Inc. Annual Report and Auditor's Report, 1985, 57:20-3, 30-2

*Freedom to Move*, 25:13-6, 37-9; 26:41-4; 28:23-5; 29:28-31, 47-9, 89-91, 93-4; 30:24-7, 49-52; 31:12-7, 23-5, 34; 34:13-5, 17; 42:14-6

**Procedure**

Agenda, 52:41; 55:46, 48; 56:47-8

Business meeting, 55:38, 43-6, 48

Organization meeting, 49:128

Travel, 55:45-6, 48

St. Lawrence Seaway Authority Annual Report, 1984-1985, 55:11-2, 14-6, 28-30, 32-5

Transport Department estimates, 1986-1987, main, 50:26-9, 47

United States Embassy, relocation, Mile Circle proposal, effects on Rockcliffe Airport, Committee study, 51:29-35, 49-50, 62-4

VIA Rail Canada Inc. Annual Report and Auditor's Report, 1985, 56:47-8

**Reid, Mr. Wayne** (Yukon Chamber of Mines)

*Freedom to Move*, 51:7

Transport Department estimates, 1986-1987, main, Air, 52:15-8, 31-3, 41

**Reports to House**

First, Canadian National Railways Annual Report, 1983 (2nd Session, 32nd Parliament), 4:3-15

Second, Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-36), 12:3-4

Fourth, Western Grain Transportation Act (amdt.)(Bill C-44), 22:3

Sixth, *Freedom to Move*, 47:1-65

Seventh, Canadian National Railways' Pension System

Subcommittee, 49:v-x, 1-121

Ninth, Transportation, northern and remote regions, services, Committee study, 54:3-20

**Research and development**

Alberta, 37:78

Importance, funding, etc., 37:65

University of British Columbia, 37:79

University transport centres, funding, 37:68-9, 82; 39:26-7

*See also* Canadian Transport Commission; Transport Department

**Retirement** *see* Air Canada—Pilots; Air traffic controllers

**Revenue Department (Customs and Excise)** *see* Aircraft—Jet foils

**Ritchie, Mr. Robert J.** (Canadian Pacific Railways)

*Freedom to Move*, 29:3, 52-3, 56-7

**Roads** *see* Highways and roads

**Robichaud, Mr. Fernand** (L—Westmorland—Kent)

Air Canada Annual Report and Auditor's Report, 1985, 58:31-3

Canadian National Railways Annual Report and Auditor's Report, 1985, 56:100-5, 129-30; 59:13, 15-6, 41-5

CN Marine Inc. Annual Report and Auditor's Report, 1985, 57:20, 25-9

**Robichaud, Mr. Fernand**—*Cont.*

- Procedure
  - Agenda, **52:40**
  - Agenda and procedure subcommittee, M., **49:127, 130**
  - Organization meeting, **49:127, 130**
- Transport Department estimates, 1986-1987, main, Air, **52:6-7, 24-5, 40**
- United States Embassy, relocation, Mile Circle proposal, effects on Rockcliffe Airport, Committee study, **51:28-9, 43-4**
- VIA Rail Canada Inc. Annual Report and Auditor's Report, 1985, **56:33-4**

**Robinson, Mr. John** (Prince Edward Island Potato Marketing Board)

*Freedom to Move*, **40:3, 22-3, 25-34**

**Rockcliffe Airport**

- Building height restrictions in surrounding area, effects, **51:65**
- Emergency landing, provisions, **51:66-7**
- Future development, Mile Circle Park embassy development, effects, **51:11, 36, 38-9, 52-3, 55-6**
- Housing, married quarters, site, **51:11**
- Jurisdiction, ownership, **51:37, 54-5, 58, 62**
- Road construction, projected, effects, **51:63, 65**
- Security, **51:66**
- Status, public/private, **51:58-9**
- STOL port, potential, **51:45**
- Use, facilities, **51:61-3**
- See also* National Aviation Museum; National Research Council; United States Embassy—Relocation, Effects

**Rockcliffe Flying Club**

- Historical background, **51:59-60**
- Members, **51:56**
- See also* United States Embassy—Relocation, Effects

**Rockcliffe Park Village, Ont.**

- Foreign-owned properties, **51:31, 35**
- Parkland, **51:43, 49**
- See also* United States Embassy—Relocation

**Rolls Royce** *see* United States—Air transport**Roman, Mr. Andrew** (Public Interest Research Centre)

*Freedom to Move*, **35:3, 28, 30**

**Rompkey, Hon. William** (L—Grand Falls—White Bay—Labrador)

- Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-36), **8:9-12, 22-5; 9:7-8, 36; 10:8-11, 21, 26-7; 11:13-5, 29-30, 59, 62, 80**
- Procedure
  - Chairman, **1:9-10**
  - Organization meeting, **1:8-13, 16**
  - Photographic session, **10:21**
  - Quorum, **1:11-3**
  - M. (D. Gray), **1:12-3**
- Transport Department Annual Report, 1983, **13:7-8, 10-1**

**Rosehart, Mr. Robert** (Lakehead University)

St. Lawrence Seaway Authority Annual Report, 1984-1985, **60:4**

**Rosendale, Alta.** *see* Railways and rail transport—Branch lines**Roth, Mr. Clarence J.** (Alberta Government)

*Freedom to Move*, **46:3, 29-43**

**Rowell, Mr. James F.** (Transport 2000 British Columbia)

*Freedom to Move*, **37:3, 82-9**

**Royal Canadian Mounted Police**

- Police College, Ottawa, Ont., expansion, development, **51:12**
- See also* Air traffic accidents/incidents; Airports—Security

**Royal commissions** *see* Air safety; *Freedom to Move*; St. Lawrence Seaway—System; Transportation—Regulatory reform

**Ruffell, Mr. Terry** (Commercial Travellers' Association of Canada)

*Freedom to Move*, **39:3, 77-87**

**Russell, Mr. Gary** (Manitoba Federation of Labour)

*Freedom to Move*, **38:3, 46-50, 54-5**

**Saint-Foy, Que.** *see* VIA Rail Canada Inc.—Routes

**St. John, N.B.** *see* Canadian National Railways—Routes; CP Rail and Canadian National Railways—Rates; Marine transport; Transportation

**Saint John Port Development Commission** *see* Witnesses

**St. John's, Nfld.** *see* Air Canada—International operations; Airports; CN Marine Inc.—Dockyard

**St. Lawrence Seaway**

- Accidents, 1985, **55:6**
- See also* St. Louis, Que.; Valleyfield, Que.; Welland Canal—Shutdown
- All-weather navigational aid system, **3:26-7**
- Canada-United States revenue sharing, **3:41**
- Canadian Shipping Act, effects, **55:21-2**
- Capacity, **55:6-7, 14, 32**
- Construction, expanding, background, **55:12-3**
- Costs, **3:8, 10; 25:12; 55:35**
- Subsidized/self-sufficiency, cost recovery, **6:23-4**
- Employment, **55:10-1**
- Government studies, **55:27-8**
- Grain production, world markets, effects, **55:9**
- Grain transportation
  - Fees, **50:32-3**
  - Railway pricing policy, effects, **55:9-10**
  - United States origin, **55:22-4**
- Great Lakes Pilotage Authority, relationship, **55:34**
- Improvement programs, **3:24-6**
- Insurance, liability, **55:11, 18**
- Maintenance program, **3:15, 25**
- Marketing, **55:7, 9-10, 30-3, 36**
- Mississippi barge system, competition, **3:8-11; 55:22-4**
- Saskatchewan Wheat Pool, **3:8-9**
- Ocean/inland ships, breakdown, **55:28-9**
- Ocean ships, traffic declining, **3:10-1**
- Operations, maintenance, future plans, **55:11-2**
- Self-sufficiency mandate, **25:33**
- System, review, royal commission, establishing, **29:91-2**
- Tolls and lockage fees, **3:79**
- Cost recovery, **50:27-8; 53:6-8, 14-5**
- Costs to shippers, **55:16, 24-5**
- Effects, Thunder Bay, Ont. port, **6:24-5**
- Freeze, **3:25, 37**
- Increases, **55:6-7, 35-6**
- Pricing structure, transportation costs, subsidization, etc., **3:37-41; 55:10**
- United States comparison, **55:33-4, 36-7**
- Traffic, projections, **55:13-4**
- Traffic, 1985, **55:6, 9**
- Transits, number decreasing, **3:37**
- Vertical-lift bridges
  - Inspections, **3:16-7, 21-2**
  - Maintenance program, **3:16-7**
  - See also* St. Louis, Que.; Valleyfield, Que.
- See also* Grain transportation—East-west shipment; Iron ore—Production; Pilotage; St.-Louis, Que.; Ships; Valleyfield, Que.; Welland Canal



**St. Lawrence Seaway Authority**

Annual Report and Auditor General Report, 1983-1984, 3:6-42

*See also* Orders of Reference

Annual Report, 1984-1985, 55:4-37

Subcommittee, proposing

Establishing, 48:6-7, 9-10, 13

M. (Angus), 48:11-2, agreed to on division, 3

Travel, authorizing, M. (Benjamin), 48:13, agreed to, 4

*See also* St. Lawrence Seaway Authority Subcommittee

Consultant reports, public availability, 55:8

Consultations with Seaway users, 55:7

Crown corporation status, change, effects, 55:5

Employees, 3:13-4

Non-union, 3:14

Executive summary, tabling, 3:6, 11

Expenditures, requirements, \$30 million surplus, federal recovery, 13:32-4

Expenditures, revenue forecasting, relationship, 3:14-5

Fees, 25:19

Financial statements, merging with bridge authorities, 3:56, 59

Funding, self-sufficiency goal, 55:10, 15-6

International Association of Great Lakes Ports Authorities, relationship, 3:42

Jacques Cartier and Champlain Bridges Authority, relationship, 3:12

Mandate, 55:5, 36

United States partnership, 55:5

Officers, list, 3:11-3

Seaway International Bridge Corporation Ltd., relationship, 3:12

*See also* Witnesses

**St. Lawrence Seaway Authority Subcommittee**

Establishing, 49:124, 128-9

Mandate, 55:48-50

Membership, 49:125

Travel, 49:124, 128-9

**St. Louis, Que., vertical-lift bridge**

Counterweight assembly, repairs, 3:20

Shipping accident, repairs, costs, 55:17-8

**Samms, Ms Marina (Channel—Port-aux-Basques, Nfld.)**

*Freedom to Move*, 40:3, 83-93

**Sanderson, Mr. John (Canadian Trucking Association)**

*Freedom to Move*, 30:4, 61-3, 65-7, 78-80

**Sandford, Mr. Donald (Canadian Chemical Producers Association)**

*Freedom to Move*, 42:3, 5-18

**Saskatchewan *see* Air Canada—Reservation offices; Western Grain Transportation—Reduced****Saskatchewan Wheat Pool *see* St. Lawrence Seaway—Mississippi barge system****Saunders, Mr. Howard (Interior Lumber Manufacturers Association)**

*Freedom to Move*, 36:3, 69-70, 73-4

**Saunders, Mr. Tom (Canadian Airline Employees' Association; Canadian Labour Congress)**

*Freedom to Move*, 39:3, 5-12; 44:3, 17, 25

**Schouten, Mr. Japp (National Capital Commission)**

United States Embassy, relocation, Mile Circle proposal, effects on

Rockcliffe Airport, Committee study, 51:7, 10-2, 14, 16-32,

34-9, 42-6, 49-52

**Scott, Mr. Doug (Thunder Bay Chamber of Commerce)**

St. Lawrence Seaway Authority Annual Report, 1984-1985, 60:4

**Scott, Mr. I.B. (Canadian Pacific Railways)**

*Freedom to Move*, 29:3, 36-8, 41-52, 55

**Scowen, Mr. Jack (PC—Mackenzie)**

*Freedom to Move*, 24:17; 29:56

**Search and rescue**

Government departments, jurisdiction, co-ordination, 6:13-4

Hovercraft, use, 6:13-4

Vancouver, B.C., Prince Rupert, B.C., operations, 6:18

**Seat sales *see* Air Canada—Fares; Air transport—Fares**

**Seaway International Bridge Corporation Ltd.**

Annual Report, 1983 and Auditor General Report, 1982-1983 *see*

Orders of Reference

*See also* St. Lawrence Seaway Authority

**Security *see* Air Canada; Air traffic accidents/incidents—CP Air; Aircraft—Operators—Safety; Canadian National Railways; Mile Circle Park—Embassy; Rockcliffe Airport; United States Embassy—Relocation; Washington, D.C.**

**Senior Grain Transportation Committee**

Administrative/operating costs, 2:33-6

Appointments, 2:33-5

Membership

East/west representation, 22:30-2

Increasing, 22:9-13, 28-9

Labour representation, 22:29-30

Ontario, representation, 2:39-40

*See also* Western grain transportation, freight rates—Variable, Implementing

**Sewell, Mr. Terry (Yukon Government)**

*Freedom to Move*, 37:3, 55-63

**Shaffer, Mr. Samuel J. (Thunder Bay Economic Development Corporation)**

St. Lawrence Seaway Authority Annual Report, 1984-1985, 60:4

**Sheffield, Mr. W.H. (Stelco)**

*Freedom to Move*, 31:3-35

**Shepherdson, Mr. Stephen D. (Novacor Chemicals)**

*Freedom to Move*, 38:3, 17-9, 21

**Shields, Mr. Paul (Nova Scotia League for Equal Opportunities)**

*Freedom to Move*, 40:3, 117-24

**Shipbuilding industry, Quebec, CN Marine Inc. contracts, effects, 53:8-10**

**Shipping *see* Brunswick Mining and Smelting; Grain transportation; Iron ore; Marine transport; Potash**

**Shipping conferences *see* Marine transport**

**Shipping Conferences Exemption Act**

Amending, 30:57; 40:50; 44:23; 46:18-9, 24

Provision, 46:28

Rates, capacity revision, 27:6; 37:49

Application, exemptions, etc., 25:36-7; 38:20-1; 46:23

One year extension, 5:9-10; 46:21

**Ships**

Canadian owned, registered offshore, 25:37

Canadian, repaired abroad, duty imposed, 25:7, 35-6

Captains *see* Air pilots—Medical exam, Motor

Great Lakes, St. Lawrence Seaway ships, size, cargo capabilities, 25:28-9, 36

*See also* CN Marine Inc.—Vessels; Pilotage; St. Lawrence Seaway—Ocean ships

**Simon, Mr. George** (Makivik Corporation)

*Freedom to Move*, 45:3, 12, 18-9

**Simpson, Mr. Allan** (Coalition of Provincial Organizations for the Handicapped)

*Freedom to Move*, 39:3, 93-103

**Simpson, Mr. Jim** (Terminal Grain Elevator Companies)

St. Lawrence Seaway Authority Annual Report, 1984-1985, 60:4

**Sinclair, Mr. Gordon** (Transport Department; Air Transport Association of Canada)

Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-36), 8:3, 10; 9:3, 26-34, 38; 11:3, 54-8, 62, 70-1, 79; 12:5, 19-20, 23, 26-7, 30-2

Airports, security, Committee study, 51:3

Transport Department estimates, 1985-1986, main, 6:3-7, 10-1, 18-21, 23, 25-6

**Singapore** *see* Air Canada—International operations, London

**Skelly, Mr. Ray** (NDP—Comox—Powell River)

*Freedom to Move*, 46:25

**Skycap services** *see* Airports—Lester B. Pearson International

**Sleeper cars** *see* VIA Rail Canada Inc.—Passenger cars

**Small business** *see* Postal service

**Small craft** *see* Harbours, wharves and breakwaters

**Smith, Mr. D.F.** (Canadian Transport Commission)

Canadian Transport Commission estimates, 1984-1985, supplementary (B), 2:3, 23-4

Canadian Transport Commission estimates, 1985-1986, main, 7:23

**Smith, Mr. Glenn C.** (United Parcel Ltd.)

*Freedom to Move*, 43:3, 35-44

**Smoke detectors** *see* Airlines

**Smoking** *see* Air Canada—Domestic

operations—Employees—Reservation offices; CP Air;

Procedure—Room

**Southern Air Transport Association**

Competition, 36:35

Member air carriers, licensing, 36:33-4

Operations, service, 36:26-7, 31-3, 40

Safety record, 36:36

*See also* Witnesses

**Southern Railway** *see* CP Rail and Canadian National Railways

**Soviet Union** *see* Potash—Shipping, Rates

**Sparling, Mr. Joseph T.** (Air North Charter Ltd.)

*Freedom to Move*, 51:6

**Sproule, Mr. Dale** (Nova Scotia Forest Products Association)

*Freedom to Move*, 40:3, 73-83

**Stackhouse, Mr. Reginald** (PC—Scarborough West)

Canada Post Corporation Annual Report, 1983-1984, 16:21-3, 25

**Staggers Rail Act** *see* United States—Transportation

**Standing Orders** *see* Procedure

**Statutes** *see* *Freedom to Move*—Legislation

**Steering Committee** *see* Procedure—Agenda and procedure subcommittee

**Stelco**

Employees, air travel

Air Canada, use, 31:13-4

Frequent flyer programs, 31:18-20

Volume, discounts, 31:14

Shipping operations, 31:5, 25

Canadian National Railways, relationship, 31:15-7

Confidential contracts, 31:6-7

Finished product/interim manufactured goods, 31:14-5

Marine, 31:17

Shipments, numbers, 31:7

Trucking/rail, 31:15-6

United States markets, 31:5-6, 8

*See also* Witnesses

**Stephenson, Mr. Robert W.** (Justice Department)

Northern Transportation Company Limited Disposal Authorization Act (Bill C-53), 21:3, 15, 32, 36-8

**Stephenville, Nfld.** *see* Air Canada—Operations; Air

transport—Deregulation, effects, Service; Airports—United States

Air Force base; Eastern Provincial Airways; Fisheries

**Stephenville Transportation Commission** *see* Witnesses

**STOL (short takeoff and landing) services** *see* Rockcliffe Airport

**Stothart, Mr. Jim** (Brunswick Mining and Smelting)

*Freedom to Move*, 41:3, 16-8

**Structure 90**, Transport Department administration policy paper, Committee study, 23:12

**Students** *see* Canadian Transport Commission—Employees

**Subcommittee** *see* Canadian National Railways—Pensions; St.

Lawrence Seaway Authority Subcommittee

**Sulphur** *see* Coal industry—Rail transport, Freight rates

**Suluk, Mr. Thomas** (PC—Nunatsiak)

*Freedom to Move*, 32:16-8, 40-1, 65-6; 34:8-9; 40:21-2, 58, 132-3; 41:30; 42:35-8; 43:34; 44:19-21; 45:8-10, 15, 19, 32; 46:15

**Supreme Court of Canada** *see* Trucking industry—Lord's Day Act

**Sydney, N.S.** *see* Canadian National Railways—Routes

**Symington yard** *see* Canadian National Railways

**Tacak-Curley, Hon. Doug** (Council of the Northwest Territories)

*Freedom to Move*, 51:4

**Taxation** *see* Air Canada; Air transport—Deregulation, effects, Northern Canada—Fare tax—Northern Canada, Passenger tax; Airports—Airport tax—Landing tax—Northern Canada; Canadian National Railways; CP Rail and Canadian National Railways—Debt-equity ratio—Property taxes; Customs and Excise; Excise tax; Income tax

**Taxi service** *see* Airports

**Taylor, Mr. Claude I.** (Air Canada)

Air Canada Annual Report, 1984, 18:3, 8-9, 33-4

Air Canada Annual Report and Auditor's Report, 1985, 58:4, 6, 38, 41, 45-6, 48-9, 55-6, 62

*Freedom to Move*, 26:3, 30-46, 48-55

**Taylor, Mr. Gordon** (PC—Bow River)

Air Canada Annual Report and Auditor's Report, 1985, 58:23-7

Air Canada Annual Report, 1984, 18:24-8, 40-1

Canada Post Corporation Annual Report, 1983-1984, 16:33-4, 40-4, 76; 17:19-23, 45-6



**Taylor, Mr. Gordon—Cont.**

- Canadian Aviation Safety Board estimates, 1984-1985, supplementary (B), 2:56, 59-62
- Canadian National Railways Annual Report and Auditor's Report, 1984, 15:8, 42-7
- Canadian National Railways Annual Report and Auditor's Report, 1985, 56:94-9, 102, 104, 130-1; 59:16, 24-5
- Canadian Transport Commission estimates, 1984-1985, supplementary (B), 2:10-2, 18, 30-2
- Canadian Transport Commission estimates, 1985-1986, main, 7:13-8, 42-4
- Crown corporations, under Transport Minister's purview, tendering process, M. (Belsher), 22:36
- Freedom to Move*, 24:12-6, 19-21, 25; 25:18-21; 26:28-9; 29:21-5, 67-70; 30:11-3, 64-7; 31:21-3, 29-32; 32:11-5, 27-9, 41-5; 33:11-5, 25; 34:7-8; 36:19-22, 32-5, 50-2, 88, 96-7, 111-2, 124-5; 37:20-3, 47, 61-3, 76-9, 92-3, 104; 38:11-3, 19, 28-9, 43-6; 39:10-2, 35-6, 66-7; 40:17-9, 43-6, 80-1, 113-5, 123-4; 41:12-3, 22-4, 30-1, 81-2, 108-10; 43:34-5, 43; 44:18-9; 45:13-5, 29
- Great Slave Lake Railway annual operating and net capital investment statement, 1983, 3:56
- Laurentian Pilotage Authority Capital Budget, 1984 and Order in Council P.C. 1984-3073, 3:45-6
- Northern Transportation Company Limited Disposal Authorization Act (Bill C-53), 21:25, 27-9
- Procedure
- Agenda, 52:42
  - Agenda and procedure subcommittee, M., 15:8
  - Bills, 21:25; 22:14-5
  - Business meeting, 23:8; 55:39, 43
  - Election of Chairman, M., 49:127
  - Election of Vice-Chairman, Ms., 1:10; 49:127
  - Meetings, 1:21
  - Organization meeting, 1:10, 12, 15-7, 20-1; 49:127
  - Printing, minutes and evidence, M., 1:16-7
  - Questioning of witnesses, 1:20; 7:44
  - Quorum, 1:12
  - M. (D. Gray), 1:12, 15
- St. Lawrence Seaway Authority Annual Report and Auditor General Report, 1983-1984, 3:13-7, 21-2
- St. Lawrence Seaway Authority Annual Report, 1984-1985, 55:16-7
- Transport Department
- Annual Report, 1983, 13:26-30, 32
  - Estimates, 1985-1986, main, 6:18-21, 33-5, 44
  - Estimates, 1986-1987, main, 50:21-4, 43-4; 53:22-3
  - Air, 52:21-3, 42
- United States Embassy, relocation, Mile Circle proposal, effects on Rockcliffe Airport, Committee study, 51:23-8, 41-3
- VIA Rail Canada Inc. Annual Report and Auditor's Report, 1985, 56:30-2, 43
- VIA Rail Canada Inc. Annual Report, 1984, 14:28-31, 65, 75-6, 78-9
- Western Grain Transportation Act (amdt.)(Bill C-44), 20:11-5; 22:14-5, 25, 35-6

**Telegrams** *see* Committee**Telephone service** *see* Canadian National Railways—Communication; CNCP Telecommunications**Tenders** *see* Government contracts**Terminal Grain Elevator Companies** *see* Witnesses**Terms of Union** *see* Canadian National Railways—TerraTransport; Transportation—Newfoundland**TerraTransport** *see* Canadian National Railways

**Thiesson, Mr. Stuart A.** (National Farmers Union)  
*Freedom to Move*, 39:3, 49-59

**Thomasson, Mr. Dick** (Canadian Labour Congress)  
*Freedom to Move*, 44:3, 8-11, 24

**Thompson, Mr. Graham** (Atlantic Provinces Trucking Association)  
*Freedom to Move*, 40:3, 41-2, 45, 48

**Thompson, Mr. J.D.** (Canadian Transport Commission)  
Canadian Transport Commission estimates, 1985-1986, main, 7:3, 46  
*Freedom to Move*, 33:3-12, 14-5, 18, 21, 23-4, 26, 31-4, 36-7, 39, 41

**Thompson, Mr. Keith W.** (Canadian Transport Commission; Transport Department)  
Committee travel, 51:4  
*Freedom to Move*, 24:4, 6-25

**Thunder Bay Chamber of Commerce** *see* Witnesses**Thunder Bay Economic Development Corporation** *see* Witnesses**Thunder Bay Harbour Commission** *see* Witnesses**Thunder Bay, Ont.**

Port, 2:39, 44-5; 25:20, 25-6

*See also* Committee—Travel schedule; Grain elevators—Prairies; Railways and rail transport; St. Lawrence Seaway—Tolls; Witnesses

**Tingley, Mr. Brian G.** (ICG Liquid Gas Ltd.)  
*Freedom to Move*, 39:3

**Tingley, Mr. R.** (CN Marine Inc.)

CN Marine Inc. Annual Report and Auditor's Report, 1985, 57:4, 6-12, 14-34

**Tobin, Mr. Brian** (L—Humber—Port au Port—St. Barbe)

Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-36), 9:4-5, 19-21, 27-8; 10:38-40; 11:37-9, 47-51

Air B.C., operations, 36:103

**Air Canada**

Annual Report and Auditor's Report, 1985, 58:7-10, 43-50

Cargo, 58:46-7

Deregulation, 26:44, 49; 58:10

International operations, 58:7, 9

Operations, 26:45-7

Privatization, 1:38-41; 58:48

**Air transport**

Deregulating, 1:38; 26:45, 47-9; 28:18-9; 30:39; 36:18, 102-5; 37:43-5, 47, 86-7, 98-9; 39:72-3; 40:97-8, 108-10, 146-7, 153; 41:25-8, 39-41, 73; 46:12; 58:8-9, 44-5

Disabled and handicapped, 40:120

Fares, 39:80-1

International services, 58:8-9

Licensing, 36:41-2

Northern Canada, 28:15-9; 37:97-8; 39:72, 82; 40:108-9; 41:26

Airlines, foreign ownership, 36:18-9

Airlines, mergers, 37:43, 70; 40:153

Airports, car rental concessions, 1:45-7

Atlantic Provinces Economic Council, operations, 40:73

Canadian Aviation Safety Board estimates, 1984-1985, supplementary (B), 2:74-7

Canadian Broadcasting Corporation, remote regions, 26:47

**Canadian National Railways**

Annual Report and Auditor's Report, 1985, 56:59-60, 65, 78-82, 117-21

Annual Report, 1984, 19:8-14, 18, 23

Moncton, N.B. shop, 56:117-8

Privatization, 36:81; 40:53

**Tobin, Mr. Brian—Cont.**

- Canadian National Railways—*Cont.*
  - Regulatory reform, **26:15-7; 40:128**
  - Routes, **40:129-30**
  - Terra Transport, **30:70; 40:153; 46:40; 53:15-8; 56:78-82, 119**
- Canadian Transport Commission
  - Estimates, 1984-1985, supplementary (B), **2:12-7, 26-8**
  - Regulatory agency replacing, **37:85-6**
  - Research branch, **37:69**
- CN Marine Inc.
  - CNM Inc. relationship, **56:118**
  - Dockyards, **56:118-9**
- CN Route, assets, **56:119**
- CP Air, service, **36:16-7**
- CP Rail and Canadian National Railways, rates, **40:53**
- Crown corporations role, **29:76-8**
- Crown Forest Industries, markets, **37:50**
- Disabled and handicapped, accommodating, **38:60; 39:99-101; 40:119-21**
- Eastern Provincial Airways, service, **41:41**
- Ferries, service, **40:76**
- Food and beverages, prices, Northern Canada, **28:16-7, 20**
- Forest industry
  - Production, **40:77**
  - Rail transportation, **36:68, 73**
- Freedom to Move*, **26:12-9, 45-9; 28:8, 15-20; 29:15-20, 38-42, 65-6, 75-9, 84-5, 94-8; 30:20-4, 38-43, 48-9, 67-71, 80; 36:16-9, 41-3, 59-60, 67-9, 73, 79-82, 85, 88, 92-3, 102-5; 37:29, 43-5, 47, 50-3, 68-72, 81-2, 85-7, 97-9; 38:15-8, 36-8, 51, 60; 39:72-3, 75-7, 80-2, 90, 99-101; 40:30-1, 36-9, 47-8, 52-3, 59, 63-6, 73, 76-8, 90-2, 96-7, 100, 105, 108-10, 119-21, 128-30, 145-8, 150, 152-5; 41:7, 19-20, 25-8, 33, 39-42, 45-6, 71-4, 97-9, 102-5; 46:11-4, 26-8, 30, 37-40, 45-6**
- Marine transport
  - Canadian Coast Guard services, **40:64**
  - Port of Halifax, **41:7**
  - Rates, **40:36-7**
  - Shipping conference service, **46:26-7**
- Northern Transportation Company Limited Disposal Authorization Act (Bill C-53), **21:24-5, 34**
- Procedure
  - Agenda and procedure subcommittee, **1:37**
  - Bills, **21:24-5**
  - Documents, **41:39**
  - Members, **9:4-5, 20-1**
  - Ministers, **1:66-7**
  - Questioning of witnesses, **28:8; 56:60**
  - Witnesses, **37:29**
- Railways and rail transport
  - Branch lines, **26:16-7; 46:40**
  - Confidential contracts, **36:80, 92; 37:51-2; 39:75-6; 41:19-20; 46:45**
  - Criteria, **29:95-6**
  - Newfoundland, **40:90-2**
  - Rates, **36:79-80, 92-3; 37:50-1, 71; 38:16-8; 39:75-6; 40:77, 128; 41:72-3; 46:39, 46; 56:119-21**
  - Regulatory reform, **26:14-5; 29:76; 36:60, 81; 37:52-3, 69-72; 39:90; 40:92, 146, 155**
  - Safety, **29:76; 39:90**
- Research and development, transport university centres, **37:82**
- Shipping Conferences Exemption Act, amending, **46:28**
- Transport Department
  - Estimates, 1984-1985, supplementary (B), **1:38-41, 45-7, 57-9, 69-70; 2:5, 12-7, 26-9, 74-7**
  - Estimates, 1986-1987, main, **53:9, 15-8**
  - Ministerial advisor, **1:38-9**

**Tobin, Mr. Brian—Cont.**

- Transportation
  - Newfoundland, **40:153-4; 41:72**
  - Rates, **40:37; 46:13**
  - Regulatory reform, **26:14; 29:79; 30:40, 42, 48-9, 71; 36:81; 37:81-2, 85; 38:15; 40:30, 47, 63-5; 41:71, 97-9, 103-4; 46:11, 14, 37-9**
  - Remote regions, **40:52-3; 46:12-3**
  - Role, **30:70-1; 40:30, 37, 52, 63, 145-6; 41:103; 46:12**
  - St. John, N.B., **40:52-3**
- Transportation companies, foreign ownership, **30:40-1, 68; 38:38**
- Trucking industry
  - Competition, **40:38**
  - Foreign ownership, **30:68-9; 40:47-8**
  - Regulatory reform, **29:95-6; 30:68-9; 38:37; 40:39**
- VIA Rail Canada Inc.
  - Annual Report and Auditor's Report, 1985, **56:27-9**
  - Equipment, **56:27-9**
  - Maintenance centres, **41:104**
- Todd, Mr. David E.** (Canadian National Railways)
  - Canadian National Railways Annual Report and Auditor's Report, 1985, **56:4, 53**
- Tokyo, Japan** *see* Air traffic accidents/incidents—CP Air
- Toporowski, Mr. R.J.** (Council of Forest Industries of B.C.)
  - Freedom to Move*, **36:3, 81-2, 84-7**
- Toronto Island airport** *see* Airports
- Toronto, Ont.** *see* Air Canada—Operations; Air transport—Service; Airports—Lester B. Pearson International; Canadian National Railways—Land; VIA Rail Canada Inc.—Passenger service—Routes
- Trade** *see* Airports—United States Air Force base, Free trade zone; Marine transport; Railways and rail transport—Regulatory reform, effects, International trade; Transportation—Regulatory reform, Free trade—Regulatory reform, effects—Role; Trucking industry
- Trans-Canada Highway** *see* Highways and roads
- Trans North Air**
  - Operations, aircraft, etc., **37:94, 96-100, 104**
  - Profit/losses, **37:96-7**
  - See also* Witnesses
- Trans-Pacific Westbound Agreement** *see* Marine transport—Shipping conference
- Transconna shops** *see* Canadian National Railways
- Transcontinental** *see* VIA Rail Canada Inc.
- Transport carriers**
  - Confidential contracts, **30:6, 8**
  - Crown/private corporations, equal treatment, **30:6**
- Transport Department**
  - Administration, expenditure reduction, Employment Continuity Program, **50:6**
  - Annual Report, 1983, **13:5-50**
  - Aviation, administration, reorganization, **52:4-6**
  - Capital projects, **5:12-3**
  - Contracts, tender process, **6:42-4**
  - Canadian content rule, **1:65-6**
  - Estimates
    - 1984-1985, supplementary (B), **1:5-7, 22-75; 2:3-73**
    - Wilson economic statement, Nov. 8/84, effects, **1:68-71**
    - 1985-1986, main, **5:6-44; 6:4-46**



**Transport Department—Cont.****Estimates—Cont.**

1986-1987, main, **50:4-48; 53:4-25**

Air, **52:4-43**

*See also* Canadian Aviation Safety Board; Canadian Transport Commission; Grain Transportation Agency; Orders of Reference

**Expenditures**

Capital, **5:12**

Marine transportation, **50:37**

Reduction, **1:64; 5:12; 50:7**

Legislative agenda, **1:73**

Management structure, **50:41**

**Minister**

Role, **27:35-6**

*See also* Crown corporations—Under Transport Minister's purview

Ministerial advisor, Michael Cochrane, **1:38-9**

Person-years, reduced, **50:7**

Research and development, hovercraft, capabilities, **6:14-5**

*See also* Air pilots—Medical exam; Air traffic

accidents/incidents—Investigation; Aircraft—Government executive; Airports; Canadian Aviation Safety Board; Eastern Provincial Airways—Safety standards; External aid; Hazardous products—Jurisdiction; *Structure 90*; Transportation—Safety; Witnesses

**Transport 2000**

Membership, fee structure, **14:75**

Policy, **14:76**

**Transport 2000 Atlantic see Witnesses****Transport 2000 British Columbia**

Objectives, **37:82**

*See also* Witnesses

**Transportation**

Accidents, investigating, **33:26-7, 34**

Agency, establishing, **50:6**

Character, geography/population density/markets/economic development, factors, **36:89-90; 41:112; 43:24-5**

Costs, **50:8**

North-south development, **38:49; 44:29**

Provisions, **33:6**

**Competition**

Atlantic provinces, **41:105**

Intramodal, **30:6; 37:84**

Newfoundland, **40:89-90**

Northern Canada, **37:57**

Private/crown corporations, equitable, **30:35**

Different modes, administration, authority, standardizing, **38:12-3, 45**

Different modes, subsidies, breakdown, **6:15; 40:161-2**

Federal-provincial integration, **37:84**

Financing, **39:22-3**

Federal responsibility, **39:33-4**

Government intervention, effects, labour relations, **44:39-40**

Manitoba, development, **39:21**

*See also* Transportation—Regulatory reform, effects, Employment—Regulatory reform, effects, Regional development

Monopolies, **46:16**

Network, United States comparison, **29:7-8**

**Newfoundland**

Economic strategy development, **41:65-6, 82-3**

Terms of Union, application, **40:85-6, 153-4; 41:72**

**Transportation—Cont.**

Northern and remote regions, services, Committee study, **53:4; 54:21**

*See also* Reports to House—Ninth

Northern Canada, **23:8-9; 27:25-6; 30:36; 33:6; 37:56; 46:15**

Canadian Transport Commission study, **23:12; 37:56-7**

*See also* Transportation—Competition—Regulatory reform, effects

Policy, legislation, establishing, **5:8**

**Rates**

Compensatory/cross-subsidizing, **46:5, 9-12, 14**

Confidential contracts, **30:38, 75**

Atlantic provinces, **40:70**

Domestic/international, **40:63, 69**

Full cost-recovery, user pay, effects, **41:92-3**

Subsidizing, **41:85; 46:13**

Economic and Regional Development Agreements, role, **41:106, 108**

Competition, etc., Newfoundland, **40:37-9, 48-9; 41:81**

Remote regions, **40:54-5**

**Regulatory reform**

Application, cross-border traffic, **40:14**

Application, varied/equal across country, all modes of transport, **26:7-8; 40:76, 81-2; 41:75-6; 44:22-3**

Australia, comparison, **37:7**

Canadian Transport Commission role, studies, etc., **27:14; 33:5, 38**

Costs, **26:7**

Federal-provincial agreement, **37:20-1**

Free trade with United States, relationship, **38:34, 37; 44:13**

Government policy, position, **27:14-6, 27-8, 34; 38:47-8, 55**

Industrial strategy, **39:45**

Market regulation, **38:27**

Need, **27:13-4; 30:33; 39:23**

Objectives, **35:5; 38:5, 55; 40:7, 145**

Policy, legislation, developing, regional differences, recognizing, **41:92, 98-104, 106, 112-6; 42:13; 44:22; 46:30-1**

Private/crown corporations, competition, pricing, **26:7, 9; 27:24-5**

Public position, consultation, **38:55-6**

Regional development, provisions, **40:7, 144-5**

Regulatory agency, establishing, **3:7; 34:17; 37:49-50, 83, 85; 39:75; 41:70**

Decentralized, regional offices, **41:70**

Mandate, **44:15**

Membership, legal/transportation experts, **46:8-9**

Ministerial authority, **29:79; 30:37; 34:6, 16-8; 37:50, 81-2, 85-6; 41:49, 54, 70**

Regional input, **37:85**

Regional offices, **39:26**

Review mechanism, provisions, **29:27; 40:61-3, 146-8; 46:37**

Federal-provincial task force, establishing, **41:70, 73**

Royal commission study, proposal, **27:11-2; 29:60, 62; 42:48, 57-8; 44:11, 15-6, 19-21, 23, 30, 34-5**

United States comparison, **26:20-1; 27:12; 30:33-4; 33:9; 37:7-9; 38:15, 51; 39:53-4; 44:5-6, 11, 13, 21**

Regulatory reform, effects, **5:13-4; 26:6; 30:56; 32:9-10; 44:11**

Arbitration disputes, appeal processes, **30:37; 31:5; 37:50, 83**

Atlantic provinces, **30:40, 71; 40:13-4, 60-1, 64-7, 69, 78, 148; 41:48, 84, 90, 92, 94-7**

Federal-provincial study, establishing, **41:103**

Channel—Port-aux-Basque, Nfld., **40:83**

Competition, enhancing, **30:34, 56-7; 34:9; 37:7; 39:51; 42:6; 43:23**

Costs, **29:86; 40:67**

Crown corporations, position, role, **30:75-6; 32:30-1; 34:5; 39:51; 40:61-4, 68; 41:97, 104; 42:7-8**

Different modes/price factors, **27:21, 25, 27**

**Transportation—Cont.****Regulatory reform, effects—Cont.**

Different modes, transfer of operations, 39:51

Economic, 39:41-2; 41:64

New Brunswick, 41:103

Employment, 30:34; 34:5, 12; 38:6, 11-2, 50, 53; 43:24; 44:22, 33-4, 38

Canadian Labour Congress position, 27:11; 44:27-8

Lay-offs, 27:37-8

Manitoba, 38:52-4

United States comparison, 38:53; 44:6

Union/non-union, 38:54

United States comparison, 44:5, 34

Wages, 38:54

Working conditions, 44:5

Foreign investment, ownership, Combines Investigation Act control, 34:10-1

Foreign investment, ownership, regulating, Investment Canada Act provision, etc., 27:19; 33:6-7, 11-2; 34:5, 7-8, 11; 44:13

Large/small shippers, 39:52

Markets, 46:16-7

Mergers and takeovers

Assets over \$20 million, review, 30:36, 42, 48; 40:21, 47; 46:6-8, 37-8

Combines Investigation Act application, 30:10-1, 38; 40:30; 46:7

Control, 30:48-9, 54-5; 40:20; 46:38

Ministerial involvement, 30:10

New Brunswick, 41:88-90

Newfoundland, 40:84, 88, 90, 95, 97, 100-1; 41:38, 64, 66, 71-2

Northern Canada, remote regions, 38:50; 39:44

Northern development, 34:5

Pricing, predatory, controlling, 30:25; 31:24

Rates, service, market/cross-subsidization, 30:77-80; 34:18-21; 40:64-6, 68; 46:10-1, 14

Regional development, economic effects, etc., 24:16-7; 26:14; 27:4-5, 13, 29; 29:15-6; 30:21, 35; 36:81-2; 39:33; 40:60, 144; 41:71-2, 84

Atlantic provinces, 41:84-5

Manitoba, 39:27-30, 41-2

Regional/major companies, 27:9-10, 36; 31:23-4

Remote regions, 40:60; 42:13

United States comparison, 41:78-9

Safety and security, 27:6-7; 29:86, 94; 33:7, 26-7, 40; 37:13; 38:6, 12; 39:27, 75; 42:9; 44:26, 33, 36-7

United States comparison, 44:6

Service, 41:94-5; 44:5-6

New Brunswick, 41:103

Shippers/carriers, 32:21

Trade, 30:22-3, 26-7; 34:5

*See also* Transportation—Regulatory reform, Free trade

United States operations in Canada, competition, 33:16-7; 34:13-4; 39:51; 44:37

Remote regions, 1:54-5

Different modes, co-ordinating to service, 26:28-9

Eastern Quebec, Atlantic provinces, 13:18-9; 30:20-1

Service, 46:36

Essential requirements designation, establishing, 46:12-3

Subsidizing, 46:15-6

Subsidization/user pay, 32:22-3; 40:52-3, 160

Role, federal involvement, 40:158

Role, trade, regional economic development, 5:7-8; 30:34; 34:11; 36:81, 116; 39:22; 40:55, 63, 71, 159; 41:65, 88, 102; 46:12; 50:4-6, 11, 17

Atlantic provinces, 30:70-1; 40:6-7, 36, 52, 59-62, 70-2, 147-8; 41:101, 103, 113-4

Deer Lake, Nfld., 41:44

**Transportation—Cont.****Role, trade, regional economic development—Cont.**

Demand/economic development, 40:145-6

Industrial development, 50:5

National Transportation Act reflecting, 40:30, 37, 157

Newfoundland, 41:65

Yukon Territory, 37:56, 59, 62

**Safety**

Canadian Transport Commission and Transport Department monitoring, investigating, role, 42:64

*See also* Chemical industry; Hazardous products; Transportation—Regulatory reform, effects

Safety board, multimodal, establishing, 5:13

St. John, N.B., 40:52-3

Service role, 24:10, 12, 17; 39:22; 40:95

Employment, effects, 24:12

**Subsidizing**

Atlantic provinces, disparity, 41:90-1, 115

Atlantic Region Freight Rate Act Program and Maritime Freight

Rate Act Program application, 30:21, 71; 40:62, 72-3, 75-8; 41:85, 93-4

Effects on international markets, etc., 39:23, 33; 41:114-5

Federal-provincial jurisdiction, 41:114

**Yukon Territory**

Fare, freight rate subsidies, 37:60-1

*See also* Transportation—Role*See also* United States**Transportation Business** *see* Trucking industry—regulatory reform**Transportation companies**

Employee ownership programs, 27:38-9

Foreign ownership, protection, 30:22-4, 35-6, 55, 57, 68; 38:38;

40:15-8; 44:13-4; 46:7-8, 38

Investment Canada Act application, 30:40-1, 68; 40:160; 46:8, 38-9

**Transportation of Dangerous Goods Act**, administration, Canadian Transport Commission role, 7:7-8**Travel** *see* Canadian National Railways—Senior officials; Canadian National Railways' Pension Subcommittee; Committee; St. Lawrence Seaway Authority—Annual Report, Subcommittee; St. Lawrence Seaway Authority Subcommittee**Tretheway, Mr. Michael W.** (Individual presentation)*Freedom to Move*, 37:3, 67-8, 70-1, 75-9**Trimac** *see* Northern Transportation Company Limited**Trost, Mr. Don** (Terminal Grain Elevator Companies)

St. Lawrence Seaway Authority Annual Report, 1984-1985, 60:4

**Trucking industry**

Background, 32:32

Competition, 24:18-9

Backhauls from United States, 24:21-2

Container depot, Vancouver, B.C., effects, 37:14

For-hire sector, 29:6

Major companies, advantages, 32:33

Newfoundland, 40:38

Specialized equipment, refrigeration units, etc., costs, etc., 29:8, 30

*See also* Railways and rail transport—Competition; Trucking industry—Intermodal competition—Regulatory reform, effects

Confidential contracts, 27:22; 29:52-3; 30:15, 37, 59, 74; 32:35; 38:33, 35-6, 39-40, 43; 41:109; 42:13; 43:17-8; 44:37-8

*See also* Trucking industry—Intermodal competition



**Trucking industry—Cont.**

- Crown corporations
  - Operations, competition, etc., 29:7, 10, 16-7, 31; 30:46, 59; 32:34; 37:90-1
  - See also* Trucking industry—Regulatory reform, effects
- Customs tariff, cost-recovery, 32:44
- Customs tariff, removing, effects, 39:57
- Entry application, burden of proof, 30:7
- For-hire sector
  - Revenue, 29:6
  - See also* Trucking industry—Competition
- Foreign ownership, control, 30:68-9; 32:27-8; 37:23-4
- Expansion, 34:7
- Investment Canada Act, effects, 37:24; 40:47-8; 44:8
- Government interference, effects, 29:16
- Insurance, responsibility, costs, etc., 32:41-2; 44:17-8
- Intermodal competition, 29:10, 16-7, 29-31, 33-4, 52-3
  - Pricing, predatory, confidential contracts, effects, 29:11, 14-5, 17, 32; 30:27
- Railways, 29:8, 11, 31, 33, 48-9; 30:14-5
- Regulations, standardization, 37:91-2
- Interprovincial, 31:21-2; 39:25; 42:16-7
  - Economic regulations, 41:69
  - Federal/provincial jurisdiction, 31:26-8, 34-5; 32:39-41; 37:89; 41:23, 69; 42:12
  - Provincial jurisdiction, 29:23-5; 30:24; 31:22-3; 50:43-4
  - Provincial regulations, 41:23, 116-7; 42:8, 12-3
    - Alberta position, 46:42
    - Certification, federal-provincial agreement, 40:15, 17-8
    - Effects, hearings, costs, etc., 32:38-41; 38:45-6; 39:35; 40:17-8, 43-4; 41:81-2
    - Jurisdiction, unifying, 32:40; 37:49, 54, 89; 39:30-2, 38; 43:12; 46:42-3
  - Rates, publishing, 38:43
- Licensing, jurisdiction, 7:22
- Lord's Day Act, application, Supreme Court ruling, effects, 7:6-7
- Manitoba
  - Employment, revenues, 38:30-1, 34, 37; 39:28, 36-7
  - See also* Trucking industry—Regulatory reform, effects
- Newfoundland
  - Upgrading, costs, 41:78
  - See also* Trucking industry—Competition—Provincial regulations—Regulatory reform
- Northern, remote regions, servicing, 24:18
- Owner-operated trucks, numbers, 30:16-7
- Permits, obtaining, 32:33
- Provincial regulations
  - Appeal hearing, costs, 37:92
  - Axle loading restrictions, 32:44
  - Entry hearings, eliminating, 39:35-6; 41:22-3
  - Highway costs, maintenance, relationship, 30:63-5; 32:43-4; 38:9-10; 39:36; 40:161
  - Newfoundland, 41:42
  - Parcel delivery, licensing, fitness tests, costs, 43:37
  - Quebec, 32:35
  - Truckers bypassing, travelling through United States, 32:39-40; 42:16
  - Weight regulations, effects, 32:16
  - See also* Trucking industry—Interprovincial
- Rates
  - Compensatory, 38:44
  - Predatory pricing, 38:32-3
  - Publishing, 40:44
  - Set independently, 30:6-7
- Regulated, 29:5-6
- Regulatory reform, 5:12; 24:8; 29:6, 18-9, 34-5; 31:4-5; 37:18-9; 38:38-9; 41:18

**Trucking industry—Cont.**

- Regulatory reform—Cont.
  - Backhaul provisions, 29:88-9; 30:17-8; 38:42
  - Conference of Motor Transport Authorities role, 29:6
  - Economic test, 29:6; 38:13
  - Entry and territorial rights, provincial control, 29:28-9
  - Fitness entry test, 29:6, 18, 24; 30:17-8
  - Interprovincial, provincial boards, jurisdiction, role, etc., 29:6, 24-5, 28; 30:11; 37:13-4
  - Minister's position, 37:5-6
  - Objectives, 29:6
  - Provincial jurisdiction, 27:6, 18-20
  - Transportation Business* article, references, 38:33, 35
  - United States comparison, 24:12-3; 29:8-9, 34; 30:46-7, 72-3; 32:36, 41; 37:10-1, 15, 90; 38:31-2, 34; 44:6, 8-9, 33-4, 38
- Regulatory reform, effects, 30:72; 40:14; 42:51; 44:8
  - Atlantic provinces, 40:42-3
  - Australia, comparison, 30:72
  - Competition, backhaul, 30:45
  - Competition, service, 29:88; 30:54; 37:21-3; 40:15; 41:36; 42:6, 48
  - Costs, 29:69; 30:45; 37:10, 94
  - Crown corporations, position, 38:33
  - Ease of entry, 30:51
    - For-hire/private trucking, 30:26, 45
    - Predatory pricing, 30:27
  - Employment, 30:47, 68; 38:34; 39:26; 44:9, 38-9
  - Environmental, consequences, 44:17-8
  - Exit and entry, Atlantic provinces, 41:105
  - Licensing, criteria, "fit, willing and able", 29:95-6; 44:33
  - Long-haul trucking, development, 30:25
  - Manitoba, 39:37
  - Newfoundland, 40:39-40, 86
  - Private trucking, 29:32; 32:34; 37:14-5, 17-8
  - Provincial regulations, 32:44-5
  - Rates, 30:43; 37:11, 90; 41:23-4
    - Combines Investigation Act application, 37:90; 41:24
  - Regional development, 38:37
  - Remote regions, 29:34; 30:44; 40:42-3
  - Remote/urban regions, 37:11-2, 18
  - Safety and security, controls, inspection, 30:50, 61-2; 37:21, 84, 91; 38:50; 39:37-8; 42:50; 44:9, 17-8
  - Small/large shippers, position, etc., 30:15-6, 44; 32:35-7
  - Small trucking companies, 32:38; 37:11, 15
  - Trade with United States, 39:25
  - Transborder traffic, open border policy, north-south movement, 29:51-2, 87; 30:69; 38:44-5, 49, 51
    - Canadian companies locating in United States, advantages, etc., 38:34, 37, 40-1, 45, 49-50
    - Investment Canada Act application, 38:37
  - United States operations in Canada, 29:89; 30:52, 58-62, 73-4; 34:14; 38:33; 40:39; 42:48; 44:11, 37-9
- Safety
  - Transportation of hazardous products, controls, etc., 30:49-51, 61; 42:65
- See also* Trucking industry—Regulatory reform, effects
- Small/large trucking companies advantages, service, 30:19-20; 32:37
- Structure, 29:5-6
- Trade
  - Barriers, interprovincial, international, 30:25
  - Barriers, United States alternative, 29:12-3
  - See also* Trucking industry—Regulatory reform, effects
- United States trucking in Canada
  - Atlantic provinces, 40:13-4, 46-7
  - Captive shipper, 31:10-1
  - Competition, 29:7, 33; 30:18-9; 31:10, 24-5
  - Control, 24:21; 30:26, 62-3; 31:24; 33:30-1; 37:9-10, 23, 27; 39:31; 40:46

**Trucking industry—Cont.**

United States trucking in Canada—*Cont.*

Entering Canada, federal-provincial control, 29:29-30

Negotiating, counter-balancing, 37:26-7; 40:46

Warehouse, cargo interchange, use, costs, 32:33

*See also* Agricultural products; Canadian National Railways;

Canadian Transport Commission; CN Marine Inc.—Ferry service, Prince Edward Island; CN Trucking—Mandate; Copper mining; Forest industry—Transportation; Grain transportation; ICG Gas Ltd.; Potash—Shipping; Railways and rail transport—Competition; Stelco—Shipping; United Parcel Ltd.; United States

**Truro, N.S.** *see* Canadian National Railways—Routes

**Turner, Mr. Barry** (PC—Ottawa—Carleton)

United States Embassy, relocation, Mile Circle proposal, effects on Rockcliffe Airport, Committee study, 51:13-4, 16, 38-41, 54, 56-9

**Ungava Bay** *see* Air transport—James Bay

**Union des producteurs agricoles** *see* Crow's Nest Pass freight rates

**United Auto Workers** *see* Canadian Air Lines Employees' Association

**United Parcel Ltd.**

Operations, ownership, 43:35-6, 39-40, 43

Trucking operations, Ontario, 43:39

Licensing, appeals, 43:36, 39

*See also* Witnesses

**United States**

Air Force Base, Stephenville, Nfld. *see* Airports—United States

Air transport, deregulation, effects

Employment, etc., 24:12; 27:37; 33:6

Safety, Rolls Royce executive statement, 43:30-3

Amtrak *see* VIA Rail Canada Inc.

National Transportation Safety Board, 2:57-8

Shipping, competition, 24:20-1

Transportation

American passengers *see* VIA Rail Canada Inc.—Passenger service

Deregulation, effects, 27:36-7; 30:33; 33:22; 44:32-3

Deregulation, foreign ownership, control, 33:11

*See also* United States—Air transport—Trucking industry

Regulations, tripwire system, 29:9-10

Staggers Rail Act, effects, 39:50; 56:70-1

*See also* Pulp and paper industry—Rail; Railways and rail transport—Competition—Regulatory reform, effects, Transborder traffic

Trucking industry, deregulation, effects, 27:18, 37; 29:7

*See also* Air Canada—competition; Air pilots; Air

transport—Deregulating—Deregulating, effects—Traffic volume; Airports; Board of Trade of Metropolitan Toronto; Canada Post Corporation; Canada-United States relations; Canadian National Railways—Debt/equity ratio; CN (East Indies) Steamships Limited; Coal industry—Rail transport; Forest industry; Grain transportation—Exports—Regulatory reform; Manufacturers; Marine transport—Capacity—Regulatory reform—Service; Parcel delivery—Service; Postal service—Quality; Potash—Shipping; Railway cars—Cabooses; Railways and rail transport; St. Lawrence Seaway—Grain—Tolls; St. Lawrence Seaway Authority—Mandate; Stelco—Shipping; Transportation; Trucking industry; Western grain transportation

**United States Embassy**

Relocation

Criteria, 51:22, 25, 49

**United States Embassy—Cont.**

Relocation—*Cont.*

Power of decision, 51:37-8

Security, factor, 51:44

Sites proposed, assessment, 51:16, 21-3, 25-6, 28, 31, 35, 44, 46, 49

United States Ambassador's residence grounds, 51:31, 33, 35, 65

Relocation, Mile Circle proposal

Consultation with Cabinet, 51:16-7

Effects on Rockcliffe Airport, 51:29-30, 32, 53

Committee study, 51:9-67

Rockcliffe Flying Club, traffic, effects, 51:11, 13, 32, 56-7

Environmental impact, 51:29

National Capital Commission, invited to appear before

Committee, 49:124

National Capital Commission recommendations, 51:14

Project Planning Canada Ltd. feasibility study, mandate, 51:23-4, 27-8

President Mecklin Hancock, background, participation, 51:24, 26-7

Report, release, 51:12-3, 19, 26, 28, 47-8

Rockcliffe Park Village position, consultation, 51:29, 31, 38-40, 43

Security, over-flying aircraft, etc., 51:13, 45, 65

Site selection, background, 51:15-6, 30-1, 49-50

Site selection, public, interested parties, input, appeal process, etc., 51:19-21, 28-9, 48, 55, 60

**United Transportation Union**

Representation, 39:86

*See also* Witnesses

**Unity, Sask.** *see* VIA Rail Canada Inc.—Stations

**University of British Columbia** *see* Research and development

**University transport centres** *see* Research and development

**Urban Transportation Development Corporation** *see* VIA Rail Canada Inc.—Equipment, Manufacturers

**U.S. Postal Service** *see* Appendices

**Valleyfield, Que.** vertical-lift bridge, 3:18

Accident, Nov. 21/84, 3:12-3, 16-7, 19-22, 28-9

Lawsuits, intents to claim, 3:21

Repairs, costs, 55:17

**van Duyvendyk, Mr. N.** (Transport Department)

Transport Department estimates, 1986-1987, main, 50:3, 9-10

**Vancouver, B.C.** *see* Air Canada—Operations;

Committee—Tour—Travel schedule; Expo 86; Hazardous products; Search and rescue; Trucking industry—Competition, Container depot; VIA Rail Canada Inc.—Routes

**Vancouver Island** *see* VIA Rail Canada Inc.—Passenger service

**Vanswall case** *see* Airports—Land leasing

**Vector Public Education Incorporated** *see* Air transport—Deregulation

**Vehicle traffic management centre**, closure, 1:69

**Versatile Davie** *see* CN Marine Inc.—Vessels, Replacement

**VIA Rail Canada Inc.**

Accident, collision with Canadian National Railways freight train near Hinton, Alta., Feb. 8/86, 56:82-3

Deaths, Committee condolences, 48:7-9

Accounting operations, centralizing, 56:20-1



**VIA Rail Canada Inc.—Cont.**

Amtrack  
 Comparison, **14:79-80**  
*See also* VIA Rail Canada Inc.—Equipment, Leasing  
 Annual Report and Auditor's Report, 1985, **56:6-52**  
*See also* Orders of Reference  
 Annual Report, 1984, **14:5-80**  
*Atlantic, The*, re-establishing, **1:50-2, 64; 6:31; 13:47**  
 Baggage service, **14:43**  
 Board of directors, chairman, role, **14:68**  
 Branch lines, abandonment, **1:71-2; 56:33**  
 Budget, projections, **13:17; 14:9**  
*Chaleur*, ridership, roomettes, availability, **14:16-7**  
 Canadian National Railways, distinguishing, **15:39**  
 Canadian National Railways, relationship, **56:92-4**  
 CN Marine Inc. ferry service co-ordination, **14:36-8, 52-3; 15:32-4**  
 Conductors, seating privileges, **14:44**  
 Co-ordination with Canadian National Railways/CP Rail,  
 equipment, employee transfer to VIA Rail, costs, provisions, etc.,  
**13:21; 14:10-1, 48; 50:16-7; 56:14-5**  
 Cost-recovery objectives, **56:20**  
*See also* VIA Rail Canada Inc.—Transcontinental  
 Costs, **1:51-3**  
 Increases, 1985, **56:34-5**  
 Reducing, **13:45-8; 14:6, 10-4, 57-8**  
 Disabled and handicapped accommodation, service, **40:116, 119, 122**  
 Employees  
 Contract agreement, **56:41, 49**  
 Draft system, **50:30**  
 Morale, **56:51**  
 Salaries, **56:49-50**  
 Training, **56:14-5**  
*See also* VIA Rail Canada Inc.—Maintenance centres  
 Equipment, **15:57**  
 Bombardier Inc.  
 Supplying, **14:20-1; 15:47-8**  
*See also* VIA Rail Canada Inc.—Equipment,  
 LRCs—Equipment, Manufacturers  
 Breakdowns, provisions, policy, **56:14-5, 27-9**  
 Canadian manufactured, **56:8-9**  
 Insurance, **56:43-4**  
 Leasing, Amtrak, **1:72; 14:54**  
 Locomotives, condition, **56:44**  
 Locomotives, purchasing, **1:33-4; 14:12-3, 20, 59; 56:7, 36-7, 45-6**  
 Long haul, double-decker cars, purchasing, **53:23; 56:7-8, 23-4, 37**  
 LRCs  
 Bombardier Inc. tests, guarantees, **14:40-2**  
 Costs, **14:44-5**  
 Speed, infrastructure, effects, **56:9-12**  
 Use, **56:38-9**  
*See also* VIA Rail Canada Inc.—Routes, Quebec City, Que.  
 Maintaining, costs, **56:23-4, 36, 50**  
 Manufacturers, Bombardier Inc./Urban Transportation  
 Development Corporation, consortium, **14:14; 56:7, 24**  
 Renewal, **1:62-3; 13:14-5; 14:7, 11-2, 20, 62-3, 74-5**  
 Maintenance costs, upgrading, **56:20**  
 Rolling stock, purchase, financing, **14:8-9, 58-9; 56:8, 23, 36-7**  
 Testing, Lac St. Jean, Que. region, **56:8**  
 Expenditures, operating budgets, 1985, **56:6-7**  
 Fares, cost-recovery, **50:35-6**  
 Fares, increases, **14:6-7, 69-70, 72-3**  
 Ministerial jurisdiction, **14:68-9**  
 Funding, profitability requirements, National Rail Passenger  
 Transportation Act (Bill C-97) application, **56:33-4, 91, 93**  
 Funding, reduction, **50:37**  
 Funds, overpayment, **14:26-7**

**VIA Rail Canada Inc.—Cont.**

Funds, \$93 million cutback, **1:32-4; 14:5-7, 9-10**  
 Insurance, liability, **56:43**  
*See also* VIA Rail Canada Inc.—Equipment  
 Maintenance centres  
 Abandoning, Halifax, N.S., Montreal, Que., Winnipeg, Man.,  
**14:7**  
 Employees, experience, **56:50-1**  
 Establishing, Canadian National Railways co-ordination,  
 employee transfers, lay-offs, **13:24-6, 36-8; 14:19-20, 57-8;**  
**15:16, 34-5, 48-9**  
 Halifax, N.S.  
 Construction, costs, **56:15-6**  
*See also* VIA Rail Canada Inc.—Maintenance centres,  
 Abandoning  
 Improving, **14:11**  
 Lay-offs  
 Montreal, Que., Moncton, N.B., Winnipeg, Man., **15:51-2**  
*See also* VIA Rail Canada Inc.—Maintenance centres,  
 Establishing  
 Moncton, N.B., **13:45-7; 14:21, 49; 41:87, 104-5; 50:20-1;**  
**56:15-9, 34**  
 Montreal, Que.  
 Constructing, **13:20-1; 56:18**  
*See also* VIA Rail Canada Inc.—Maintenance centres,  
 Abandoning  
 Save Our Shops Committee, **50:31-2**  
 Toronto, Ont., **15:52-3**  
 Vancouver, B.C., establishing, **50:19; 56:19**  
 Winnipeg, Man., **14:33-5; 50:19-20; 56:19-20**  
*See also* VIA Rail Canada Inc.—Maintenance centres,  
 Abandoning  
*See also* VIA Rail Canada Inc.—Equipment, Renewal  
 Mandate, transportation policy affecting, **14:73-4**  
 Marketing costs, **14:24-5**  
 Operations  
 Atlantic provinces, **14:49-52**  
 Canadian National Railways, co-ordination, **15:16-8, 34, 37-8, 48, 53**  
 Centralized computer/conductor, authority, **14:31-2, 35**  
 Improving, **14:22-3, 59-60, 63**  
 Passenger service, **50:28, 30, 39-40; 56:22-3, 30, 42-3**  
 American passengers, encouraging, **56:13-4**  
 Atlantic provinces, **13:47**  
 Bingo games, discontinuing, **14:36; 15:59**  
 Brantford, Ont., **56:39-41**  
 Commuter, inter-city traffic, **56:39-41**  
 Edmundston, N.B., **14:42-3**  
 Food and beverage services, **14:30-1, 37**  
 Jurisdiction, **6:21-2**  
 London, Ont., **56:13**  
 Mandate, expanding, **5:10; 13:21, 31**  
 Monitoring, **14:70-1**  
 Peak periods, anticipating, **56:22-3**  
 Rapid transit, Montreal, Que.—Ottawa, Ont.—Toronto, Ont.,  
**14:27**  
 Reservations, **14:22, 45; 56:19, 24-5**  
 Ridership, increasing, potential, **14:7, 10, 77-9**  
 Schedules, **14:26, 63-4**  
 Service reduction, rationalization, etc., **1:53-4, 56**  
 Sleeper cars, **1:51**  
 Toronto, Ont., **14:10**  
*See also* VIA Rail Canada Inc.—Passenger service, Rapid  
 transit  
 Vancouver Island, **5:36-7; 14:38-9**  
 Winnipeg, Man., **56:21-2**  
 Passengers, Canadian National Railways pass holders, status, **56:21**

**VIA Rail Canada Inc.**—*Cont.*

- Rail Passenger Action Force, Chairman Hugh Horner
  - Mandate, consultations, **14**:17-8, 46-9, 56-7, 61, 72
  - Report recommendations, **56**:6, 15-8
- Regulatory reform, effects, **37**:83
- Routes
  - Eastern Quebec, **14**:17-8, 61
  - Edmonton, Alta.—Calgary, Alta., **14**:28-30, 54-6, 78-9; **56**:31, 51-2
  - Jasper, Alta.—Prince Rupert, B.C.
    - Conditional stops, **14**:65-7
    - Dome cars, **14**:66-7
  - Mont-Joli, Que.—Saint-Foy, Que.—Montreal Que. line, re-establishing, cost, etc., **14**:14-6, 47, 60-1
  - Ottawa, Ont.—Toronto, Ont., **14**:31
  - Quebec City, Que.—Windsor, Ont. corridor, use, cost recovery, **13**:14-5, 17, 3 8-40; **14**:5, 24-5, 68-70
  - LRCs, use, **56**:9-10
  - Voyageur Inc. bus competition, study, costs, etc., **14**:27-8
  - Reinstating, costs, **56**:35
  - Toronto, Ont.—Havelock, Ont., **14**:47-50
  - Vancouver, B.C.—Calgary, Alta., cost recovery, **14**:39
- Service, **56**:113-4
- Stations
  - Acquired from Canadian National Railways and CP Rail, **56**:12, 43
  - Closures, Gaspé Peninsular, public hearings, **7**:19-21, 28-30; **56**:25-6
  - Logo, colours, **56**:26
  - Renovations, **14**:61-2
  - Unity, Sask., restoring, **56**:12
- Trackage fees, costs, **56**:25
- Tracks
  - Passenger/freight service, safety factor, speed limits, **14**:23-5
  - Relocation, Regina, Sask., **14**:65
  - Steel, use, **56**:32
  - Upgrading, **56**:10-1, 31-2
- Transcontinental, cost recovery objectives, future, etc., **50**:18; **56**:23
- See also* Canadian National Railways—Employees; Transfer; Expo 86; Witnesses

**VIA Rail Act**, establishing, objectives, **1**:71; **14**:7-8, 13, 48, 79; **27**:23

**Vision** *see* Air pilots

**Voyageur Inc.**

- Bus service, **56**:30
- See also* VIA Rail Canada Inc.—Routes, Quebec City, Que.

**Wages and salaries** *see* Air transport—Deregulating, effects, Northern Canada; Airlines—Employees—Flight crews; Canada Post Corporation—Employees; Canadian Aviation Safety Board—Board members; Canadian National Railways—Employees; City Express—Employees; Government departments—Senior executives; Transportation—Regulatory reform, effects, Employment; VIA Rail Canada Inc.—Employees

**Wagner, Mr. Hugh J.** (Grain Services Union)

*Freedom to Move*, **38**:3-14

**Wallace, Mr. Don J.** (Canadian Pulp and Paper Association)

*Freedom to Move*, **43**:3, 9-10, 17

**Walsh, Mr. E.P.** (Canadian Pulp and Paper Association)

*Freedom to Move*, **43**:14-5, 21

**Walter, Mr. J.F.** (Canadian Transport Commission)

- Canadian Transport Commission estimates, 1985-1986, main, **7**:3, 7, 10-4, 19-22, 24, 30
- Freedom to Move*, **33**:3, 26-8, 34, 39-40

**Ward, Mr. Maxwell W.** (Wardair International Ltd.)

*Freedom to Move*, **39**:3, 60-73

**Wardair International Ltd.**

- Development, **39**:66
- Operations, air deregulation, effects, **39**:62
- See also* Witnesses

**Wark, Mr. Larry** (Atlantic Canada United Auto Workers)

*Freedom to Move*, **40**:3, 163-6

**Warren, Mr. R.M.** (Canada Post Corporation)

Canada Post Corporation Annual Report, 1983-1984, **16**:3, 5, 8-21, 23-49, 51, 54-5, 59-63, 65-81, 83-4

**Washington, D.C.**, White House, security, airspace above, aircraft restrictions, **51**:57, 64-5

**Water Transport Committee**, licensing, **21**:15-6

**Wawa, Ont.** *see* Air traffic accidents/incidents

**Weather service** *see* Air transport

**Welland Canal**

- Accident, shutdown resulting, lock seven, repairs, **55**:16-7
- Concrete repair program, **3**:15-6, 25-6
- Improvement programs, **3**:27-8; **55**:14-5
- Traffic control system, **3**:25-6, 28; **55**:14

**Wentzell, Mr. Brian K.** (Corner Brook Chamber of Commerce)

*Freedom to Move*, **40**:3, 153-7

**Westar Mining**

- Operations, **46**:44
- See also* Witnesses

**Western Canada** *see* Canadian National

Railways—Expansion—Senior officials; Coal industry—Rail, Freight rates; CP Rail and Canadian National Railways; Forest industry—Production; Railways and rail transport

**Western grain transportation**, freight rates

- Grain Transportation Agency, reviewing, *Freedom to Move* study, relationship, **39**:50, 54
- Maximum statutory rate, establishing, **22**:16-9
- Method of payment, **22**:23-4; **50**:33
- Reduced, application, **20**:6, 13-4; **22**:23
- Cost effectiveness, etc., **20**:18
- Effects, **20**:16-7
- Extending to 1985-1986, **22**:19-22
- Opposition, **20**:11-2
- Saskatchewan, Alberta position, **20**:13-5
- United States comparison, **39**:55
- Variable, application, **20**:6, 8-9
- Eliminating, **22**:22-3
- Extending, **20**:9-10
- Grain buying companies, position, **20**:16; **22**:26
- Implementing, Senior Grain Transportation Committee position, **20**:7-8
- Ministerial review, **20**:5-8, 17; **22**:22-3, 26-8
- Volume cap, removing, **20**:20

**Western Grain Transportation Act**

- Amending, **5**:9; **20**:5
- Exports, defining, **39**:56-7
- Implementation, Federal Court of Canada case, **2**:8-10
- Method of payment, **5**:30
- Ministerial review, **20**:5-6
- Railways, accountability, **5**:27-8



**Western Grain Transportation Act—Cont.**

Rates, application, 39:55

See also Canadian National Railways—Statutory payments;  
Canadian Pacific Limited

**Western Grain Transportation Act (amdt.)(Bill C-44)** Minister of Transport

Consideration, 20:4-20; as amended, 22:35, carried 7; report to House with amdts., 22:35, agreed to, 7

Clause 1, 22:16, stood, 4; as amended, 22:32, carried, 7

Amdt. (Benjamin), 22:8-15, withdrawn

Amdts., (Benjamin), 22:28-30, agreed to, 6

Amdt. (Angus), 22:30-2, negated on division, 6-7

Clauses 2 to 4, 22:16, carried, 4

Clause 5, 22:16, as amended, 22:33, carried, 4

Amdt. (Benjamin), 22:32-3, agreed to, 4

Clause 6 to 10, 22:16, carried, 4

Clause 11, 22:21, carried, 5

Amdts. (Benjamin), 22:16-22, negated on division, 4-5

Clause 12, 22:27, carried, 5

Amdt. (Benjamin), 22:22-7, out of order, 5

Clauses 13 to 15, 22:27, carried, 5

Clause 16, 22:28, carried, 6

Amdt. (Benjamin), 22:27-8, out of order, 6

Title, 22:35, carried, 7

See also Reports to House—Fourth

**Weston, Mr. H.I.** (Canadian Transport Commission)

Canadian Transport Commission estimates, 1984-1985, supplementary (B) 2:3, 9-10, 30-1

**Weyerhaeuser Canada Ltd.**

Operations, competition, etc., 36:89, 93-4

See also Witnesses

**White, Mr. Harry** (British Columbia Motor Transport Association)

*Freedom to Move*, 37:3, 5-27

**White House** see Washington, D.C.**Whitehorse, Yukon** see Airports; Committee—Travel schedule**Wilson economic statement**, Nov. 8/84 see Air

transport—Regulations; Ferries—Rate increases; Transport Department—Estimates

**Wilton, Mr. Bruce W.** (ICG Liquid Gas Ltd.)

*Freedom to Move*, 39:3, 74-7

**Windsor, Ont.** see Air transport—Service; Railway crossings—Level

crossings; Safety; VIA Rail Canada Inc.—Routes

**Wine** see Air Canada—Food and beverage service**Winnipeg, Man.** see Canadian National Railways—Transconna shops;

Committee—Travel schedule; VIA Rail Canada

Inc.—Maintenance centres—Passenger service

**Winter rail program** see Grain transportation**Withers, Mr. Ramsey** (Transport Department)

Transport Department estimates

1985-1986, main, 5:17

1986-1987, main, 50:3, 37, 40-1

**Witnesses** (organizations)

Acadia University, 40:3, 105-15

Aero Arctic Helicopters Limited, 51:5

Air B.C., 36:3, 98-114

Air Canada, 18:3-40, 42-3; 26:3, 30-46, 48-55; 58:4, 6-34, 36-62

Air North Charter Ltd., 51:6

Air Transport Association of Canada, 10:3, 33-41; 51:3

**Witnesses** (organizations)—Cont.

Alberta Government, 46:3, 29-43

Alliance of Railway Employees, 60:4

Association québécoise des transporteurs aériens, 42:3, 29, 33-9

Atlantic Canada United Auto Workers, 40:3, 163-6

Atlantic provinces Chamber of Commerce, 41:3, 47-55

Atlantic Provinces Economic Council, 40:3, 57-73

Atlantic Provinces Transportation Commission, 40:3, 5-22

Atlantic Provinces Trucking Association, 40:3, 34-7, 39-49

B.C. Legislative Board Brotherhood of Locomotive Engineers, 36:3, 57-64

Board of Trade of Metropolitan Toronto, 34:3-19, 21

British Columbia Motor Transport Association, 37:3, 5-27

Brotherhood of Railway and Airline Clerks—Airline Division, 37:3, 28-42, 44-8

Brunswick Mining and Smelting, 41:3, 16-24

Calm Air, 51:4

Canada Post Corporation, 16:3, 5-21, 23-49, 51, 54-5, 59-63, 65-81, 83-4

Canadian Air Line Employees' Association, 39:3, 5-12

Canadian Air Line Flight Attendants Association, 36:3, 44-57

Canadian Air Lines Pilots Association, 11:3, 6-32

Canadian Aviation Safety Board, 2:46-82

Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers, 44:3, 31-41

Canadian Business Aircraft Association Inc., 11:3, 43-52

Canadian Chamber of Commerce, 46:3-14, 16-7

Canadian Chemical Producers Association, 42:3, 5-18

Canadian Federation of Independent Business, 17:3, 6-28

Canadian Fertilizer Institute, 42:3, 19-29

Canadian Industrial Transportation League, 30:3, 31-57

Canadian Labour Congress, 44:3-30

Canadian Lakehead Grain Elevators, 60:4

Canadian Manufacturers' Association, 30:3, 5-30

Canadian Marine Transportation Centre of Dalhousie University, 40:3, 157-62

Canadian Medical Association, 10:3-20, 22-32

Canadian National Railways, 3:52-5, 57-8; 15:3, 9-23, 25-39, 41-3,

45-55, 57-60, 62-5; 19:3, 5-39; 26:3, 5-11, 14-24, 26-9; 56:4,

53-8, 60-108, 110-36; 59:3-16, 18-45

Canadian Optometrists Association, 11:3, 32-42

Canadian Owners and Pilots Association, 9:3, 6-24; 51:7, 52-67

Canadian Pacific Air, 36:3, 5-26

Canadian Pacific Railways, 29:3, 36-55

Canadian Pulp and Paper Association, 43:3, 5-24

Canadian Railway Labour Association, 29:4, 57-64, 66-98

Canadian Shippers' Council, 46:3, 17-28

Canadian Transport Commission, 2:5-32; 7:3-46; 24:4, 6-25; 33:3-34, 36-41; 47:63

Canadian Trucking Association, 29:3, 5-35

Canpotex Ltd., 38:3, 21-9

Channel—Port-aux-Basques, Nfld., 40:3, 83-93

City Express, 45:3, 21-34

CN Marine Inc., 57:4, 5-12, 14-34

Coal Association of Canada, 36:3, 115-29

Coalition of Provincial Organizations for the Handicapped, 39:3, 93-103

Commercial Travellers' Association of Canada, 39:3, 77-87

Community and Transportation Services Department, 51:6

Consumers Association of Canada, 35:3-27

Corner Brook Chamber of Commerce, 40:3, 151-7

Council of Forest Industries of B.C., 36:3, 75-88

Council of the Northwest Territories, 51:4

Crown Forest Industries, 37:3, 48-55

Deer Lake Chamber of Commerce, 41:3, 33-47

**Witnesses (organizations)—Cont.**

Dominion Marine Association and the Canadian Shipowners Association, **25:3-44**  
 Entreprises ferroviaires du Canada Inc., **42:3, 39-44**  
 External Affairs Department, **51:3**  
 Garfield Systems Inc., **32:3, 32-45**  
 Grain Services Union, **38:3-14**  
 Grain Transportation Agency, **2:3, 33-45**  
 Greer and Associates and the Centre for the Application of Resource Information Systems at Lakehead University, **60:4**  
 Halifax Board of Trade, **40:3, 124-39**  
 Halifax-Dartmouth Port Development Commission, **41:3, 5-16**  
 Hamlet Council of Rankin Inlet and the Keewatin Chamber of Commerce, **51:4**  
 Harmon Corporation, **41:3, 24-33**  
 Hay River Town Council, **51:5**  
 ICG Liquid Gas Ltd., **39:3, 74-7**  
 Interior Lumber Manufacturers Association, **36:3, 65-74**  
 International Association of Machinists and Aerospace Workers, **42:3, 45-58**  
 International Civil Aviation Organization, **51:3**  
 International Pilots Association, **51:3**  
 Inuvik Chamber of Commerce, **51:6**  
 Inuvik, N.W.T., **51:6**  
 Joint Transportation Committee of the City of Fredericton and the Fredericton Chamber of Commerce, **40:3, 139-51**  
 Justice Department, **21:3, 31-2, 37, 41**  
 Keewatin Inuit Association, **51:4**  
 Lakehead University, **60:4**  
 Laurentian Pilotage Authority, **3:43-52**  
 Letter Carriers' Union of Canada, **17:3, 28-48; 21:7-17, 20-1, 23-4, 29-32, 35-7, 40; 22:13, 17, 19-20, 26-7, 29-32, 37**  
 Makivik Corporation, **45:3-21**  
 Manitoba Federation of Labour, **38:3, 46-56**  
 Manitoba Province, **39:3, 20-42**  
 Manitoba Trucking Association, **38:3, 29-46**  
 Metro Toronto Residents' Action Committee, **42:3, 59-72**  
 Mining Association of Canada, **32:3, 5-31**  
 Motrux Incorporated, **37:3, 89-94**  
 National Capital Commission, **51:7, 9-52**  
 National Farmers Union, **39:3, 49-59**  
 New Brunswick Government, **41:3, 83-117**  
 Newfoundland and Labrador Government, **41:3, 63-83**  
 N.M. Paterson and Son Limited, **60:4**  
 Nordair, **32:3, 45-55, 57-68**  
 Northern Air Transport Association, **28:3-7, 9-15, 17-27; 51:5**  
 Northwest Territorial Airways Limited, **51:5**  
 Northwest Territories Association of Municipalities, **51:5**  
 Northwest Territories Business Council, **51:5**  
 Northwest Territories Chamber of Commerce, **51:5**  
 Northwest Territories Chamber of Mines, **51:5**  
 Northwest Territories Federation of Labour, **51:5**  
 Northwest Territories Government, **39:3, 43-9; 51:6**  
 Nova Scotia Forest Products Association, **40:3, 73-83**  
 Nova Scotia League for Equal Opportunities, **40:3, 115-24**  
 Novacor Chemicals, **38:3, 14-21**  
 Ontario Legislature, **60:4**  
 Ontario Trucking Association, **30:4, 58-80**  
 Pem-Air Limited, **43:3, 27-35**  
 People in Equal Participation Inc., **38:3, 57-64**

**Witnesses (organizations)—Cont.**

Port Arthur Shipbuilding Company, Division of Canadian Shipbuilding and Engineering Limited, **60:4**  
 Potash Corporation of Saskatchewan Sales Limited, **39:3, 13-20**  
 Prairie Pools Inc., **20:3, 5-20**  
 Prince Edward Island Potato Marketing Board, **40:3, 22-34**  
 Public Interest Research Centre, **35:3, 28-42**  
 Saint John Port Development Commission, **40:3, 49-59**  
 St. Lawrence Seaway Authority, **3:6-22, 25-42, 62, 70-1, 79; 12:5, 19-20, 23, 26, 30-2; 55:3, 5-37**  
 Southern Air Transport Association, **36:3, 26-44**  
 Stelco, **31:3-35**  
 Stephenville Transportation Commission, **40:3, 93-105**  
 Terminal Grain Elevator Companies, **60:4**  
 Thunder Bay Chamber of Commerce, **60:4**  
 Thunder Bay Economic Development Corporation, **60:4**  
 Thunder Bay Harbour Commission, **60:4**  
 Thunder Bay, Ont., **60:4**  
 Trans North Air, **37:3, 94-106; 51:7**  
 Transport Department, **1:36, 49, 53; 5:4, 17, 22, 35-6, 43; 6:3-12, 15-26, 28-46; 8:3, 10, 13, 15-6, 18-22, 26, 29; 9:3, 26-39; 11:3, 54-8, 62, 64-8, 70-1, 74-6, 79; 12:5, 19-20, 23, 26-7, 30-2; 21:3, 15, 32, 36-8; 50:3, 9-10, 23-6, 37, 40-3; 51:4, 52:3-39; 53:3, 11, 13, 20, 24**  
 Transport 2000 Atlantic, **41:3, 51-62**  
 Transport 2000 British Columbia, **37:3, 94-106**  
 United Parcel Ltd., **43:3, 35-44**  
 United Transportation Union, **39:3, 86-93**  
 VIA Rail Canada Inc., **14:3, 5-31, 33-80; 56:4, 6-26, 28-9, 31-46, 49-52**  
 Wardair International Ltd., **39:3, 60-73**  
 Westair Mining, **46:3, 44-8**  
 Weyerhaeuser Canada Ltd., **36:3, 89-98**  
 Yellowknife Chamber of Commerce, **51:5**  
 Yellowknife, N.W.T., **51:5**  
 Yukon Chamber of Mines, **51:7**  
 Yukon Progressive Conservative Caucus, **51:7**  
 Yukon Territory Government, **37:3, 55-63**  
*See also individual witnesses by surname*

**Women** *see* Air Canada—Senior executives; Airlines—Employees; Canadian National Railways—Employees—Employment programs—Senior officials

**Wright, Mr. Jim (Prairie Pools Inc.)**

Western Grain Transportation Act (amdt.)(Bill C-44), **20:3, 5-20**

**Yarmouth, N.S.** *see* CN Marine Inc.—Ferry service

**Yellowknife Chamber of Commerce** *see* Witnesses

**Yellowknife, N.W.T.** *see* Committee—Travel schedule; Witnesses

**Youth** *see* Canadian Coast Guard; Canadian National Railways

**Yukon Chamber of Mines** *see* Witnesses

**Yukon Progressive Conservative Caucus** *see* Witnesses

**Yukon Territory** *see* Transportation

**Yukon Territory Government** *see* Witnesses

**6 and 5 restraint program** *see* Laurentian Pilotage Authority





*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9







JUN 10 1987



